RÉPERTOIRE
UNIVERSEL
DU COMMERCE
ET
DE LA NAVIGATION.

TOME II.

ORDRE DES MATIÈRES.

PREMIER VOLUME.

Tables perpétuelles d'astronomie nautique.
Indications générales sur la navigation dans les différentes mers.
Renseignements nautiques sur les parages des Amériques.
Navigation et commerce du monde en 1830.
Tableau des caractères spécifiques des productions et marchandises du commerce.
Statistique nautique et commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, comprenant : 1° leur position géographique ; 2° leurs productions naturelles et industrielles; 3° leurs importations et exportations; 4° leurs monnaies, poids et mesures; 5° leur commerce pendant l'année 1831 ; 6° les phares et autres points de reconnaissance placés près des côtes ou des ports.
Liste générale des capitaines français au long-cours, pour l'Atlantique et le grand cabotage.
Vigies des différentes mers.
Stations entretenues par la France, sur les différents points du globe.
Notice sur les grandes pêches maritimes.
Supplément aux renseignements sur la navigation et le commerce.

DEUXIÈME VOLUME.

PREMIÈRE DIVISION. — *PARTIE NAUTIQUE.*

Suite des indications générales sur la navigation dans les différentes mers.
Ecueils, phares et points de reconnaissance nouveaux.
Tableau des navires français au-dessus de 100 tonneaux, etc.

DEUXIÈME DIVISION. — *PARTIE COMMERCIALE.*

Suite du tableau des caractères spécifiques des marchandises du commerce.
Statistique générale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, ou mouvement du commerce, de 1831 à 1833.
Changes, monnaies de comptes; usances, poids du commerce.
Lois et réglements sur les primes à l'exportation.
Transit et entrepôts.—Consulats. — Pêches maritimes avec le texte des lois qui les régissent.
Assurances maritimes.—Jaugeage des navires français et anglais.
Tarifs, droits, tares et usages des grands ports. — Tarifs des douanes et autres des colonies françaises.—Tarifs des droits du Sund et instructions à ce sujet.
Tarifs des douanes de la France, de l'Angleterre, de la Hollande, de la Belgique et des États-Unis d'Amérique.
Supplément. =Tarifs des entrepôts de Paris.

TROISIÈME ET DERNIER VOLUME.

PREMIÈRE DIVISION. — *PARTIE NAUTIQUE.*

Journal de bord d'un voyage aux Indes-Orientales, aller et retour.
Phares, feux, bouées, balises, vigies, écueils, îles et îlots nouveaux jusqu'en 1835.

DEUXIÈME DIVISION. — *PARTIE COMMERCIALE.*

Droits de navigation, comprenant les droits de pilotage, d'ancrage, de ports, de quais de quarantaine, etc., etc., pour toutes les contrées et tous les ports du globe.
Tarifs des douanes mis à jour des quarante puissances du monde, avec les modifications survenues aux cinq tarifs donnés dans le deuxième volume.
Tarif du canal de Gothie, comparé à celui du Sund.
Tarifs des colonies françaises, anglaises, hollandaises et danoises.
Nouveau Tableau des monnaies réelles de tous les pays, comparées à celles de France.

PARIS. — IMPRIMERIE DE BOURGOGNE ET MARTINET,
Successeurs de LACHEVARDIERE, rue du Colombier 30.

RÉPERTOIRE
UNIVERSEL
DU COMMERCE
ET
DE LA NAVIGATION.

3 VOLUMES IN-8° DE 2700 PAGES EN PETIT-TEXTE;

CONTENANT

LES DROITS DE NAVIGATION, LES TARIFS DE DOUANES
DE TOUTES LES CONTRÉES,
Réunis et publiés pour la première fois,
ET TOUS LES AUTRES RENSEIGNEMENS, NOTIONS ET DOCUMENS AUTHENTIQUES,
NÉCESSAIRES AU COMMERCE ET A LA NAVIGATION;

PAR M. MAISEAU,
ET UNE SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHES ET DE NÉGOCIANS.

DÉDIÉ ET PRÉSENTÉ AU ROI.

Tome deuxième.

PARIS,
Chez
Mme CHARLES-BÉCHET, Éditeur, quai des Augustins, 59, au 1er;
Édouard LEGRAND et BERGOUNIOUX, acquéreurs de la maison de commission de Mme Ch. Béchet, aussi quai des Augustins, 59;
Chez l'AUTEUR, rue des Fossés-Saint-Victor, 35;
RENARD, à la *Librairie du Commerce*, rue Sainte-Anne, 71;
Chez tous les Libraires des départemens et de l'étranger.

1835.

HF
1010
M3
1835
t.2

LIBRARY
MAR 23 1970
UNIVERSITY OF TORONTO

ORDRE DES MATIÈRES.

1er VOLUME.

Introduction. Page 1
Tables perpétuelles d'astronomie nautique. xxix
Indications générales sur la navigation. 1
Renseignemens nautiques sur les parages des Amériques. 10
Navigation et commerce du monde en 1830. 27
Tableau des caractères des productions et marchandises du commerce. 53
Statistique nautique et commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, comprenant :
1°. Leur position géographique ;
2°. Leurs productions naturelles et industrielles ;
3°. Leurs importations et exportations ;
4°. Leurs monnaies, poids et mesures ;
5°. Leur commerce pendant l'année 1831 ;
6°. Les phares et autres points de reçonnaissance placés près des côtes ou des ports. 103-595
Liste générale des capitaines français au long cours, pour l'Atlantique et le grand cabotage. 597
Vigies des différentes mers. 611
Stations entretenues par la France sur les différens points du globe. 621
Notice sur les grandes pêches maritimes. 623
Notice sur les assurances maritimes. 629
Supplément aux renseignemens sur la navigation et le commerce. 637
Table par ordre de matières. 661
Table par ordre alphabétique. 663

2e VOLUME.

Introduction. i
Tables perpétuelles d'astronomie nautique. ix

PREMIÈRE DIVISION. — PARTIE NAUTIQUE.

Indications générales sur la navigation dans diverses mers. 1
Écueils, phares et points de reconnaissance. 118
Stations entretenues par la France pour la protection du commerce maritime. 180
Tableau des navires français au-dessus de 100 tonneaux, etc. 181

DEUXIÈME DIVISION. — PARTIE COMMERCIALE.

Tableau des caractères des marchandises du commerce. 226
Statistique générale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, ou mouvement du commerce de 1831 à 1833. 309
Changes, monnaies de compte, usances, poids du commerce. 423

Lois et règlemens sur les primes à l'exportation. 441
Transit et entrepôts. 449
Consulats. 469
Pêches maritimes, avec le texte des lois qui les régissent. 491
Assurances maritimes. 511
Jaugeage des navires français et anglais. 525
Tarifs, droits, tares et usages des grands ports. I
Tarifs des douanes et autres des colonies françaises. LIV
Tarifs des droits du Sund et instructions à ce sujet. LXXXV
Tarifs des douanes de la France, de l'Angleterre, de la Hollande, de la Belgique et des États-Unis d'Amérique. CVIII
Supplément. — Tarifs des Entrepôts de Paris. CCXIX
Table par ordre de matières. CCXXIII

3e ET DERNIER VOLUME (1).

Indication sur la navigation et renseignemens nautiques survenus depuis 1833.
Tableau des phares placés, des points de reconnaissance et des écueils relevés depuis 1833.
Statistique commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, de 1833 à 1834.
Mouvement annuel des pêches maritimes.
Notice sur les entrepôts et tableau de leurs opérations en 1834.
Suite et complément des tarifs des douanes de toutes les puissances du monde.
Tares et usages des ports autres que ceux de France, déjà donnés.
Droits de navigation et règlemens y relatifs.
Législation des diverses puissances sur le pilotage, la quarantaine et les diverses parties de la navigation commerciale.

(1) Ce volume paraîtra en janvier 1835. Il ne sera publié ensuite que des Supplémens contenant les modifications que chacune des matières renfermées dans les trois volumes pourront éprouver ; la mention de ces modifications sera toujours accompagnée d'une note renvoyant au volume qui traite de l'objet modifié. Chaque Supplément présentera, de plus, la statistique commerciale annuelle des contrées maritimes et des principaux ports du globe. Par ce moyen, l'ouvrage sera constamment tenu à jour.

INTRODUCTION.

Le volume que nous publions est entièrement distinct du premier.

Dans ce premier volume, nous avons exposé les considérations générales sur lesquelles reposent la pensée, le but et le plan de cet ouvrage.

Aucune science n'est stationnaire, disions-nous, bien moins encore celles du commerce et de la navigation. De nouveaux voyages produisent de nouvelles découvertes ou signalent des dangers nouveaux. La civilisation, faisant incessamment des progrès, ouvre le champ à des spéculations négligées ou jugées jusqu'alors impraticables. Les changemens dans les habitudes de la vie publique et privée impriment au mouvement commercial de nombreuses et de fréquentes modifications: l'Annuaire du commerce maritime doit les suivre et les constater à mesure qu'elles apparaissent. Ainsi s'ouvre devant lui une carrière indéfinie, riche d'une multitude de faits et de développemens. Les communications des peuples, la nature et la quotité de leurs échanges, l'accroissement ou la diminution de leurs moyens de navigation, les variations que peut éprouver la fortune des places de commerce maritime entrent naturellement dans son cadre annuel, à côté des modi-

fications que peuvent recevoir la législation commerciale et les tarifs des différentes puissances. Ce ne sera donc point une nouvelle édition de l'année précédente que l'on publiera à partir de la première, ce sera une collection de faits et de documens inédits destinée à mettre tous les ans les marins et les négocians au courant des connaissances nautiques et des progrès successifs de la science commerciale.

Il serait superflu de rien ajouter à ces réflexions. La seule question qui restât indécise a été résolue par le destin de notre premier volume. L'indulgence avec laquelle il a été accueilli, malgré d'inévitables imperfections, les encouragemens venus de toutes parts, les renseignemens donnés par tous les gouvernemens et par le commerce nous ont convaincus que nous pouvions marcher avec confiance au but vers lequel nous tendons. Nous osons croire que le deuxième volume nous aura fait faire un grand pas de plus. Il nous fournit d'ailleurs l'occasion d'expliquer, pour n'y plus revenir, la méthode que nous avons adoptée et que nous suivrons invariablement.

D'après l'ensemble du plan de notre publication, le premier volume devait poser des bases, c'est-à-dire offrir des documens de leur nature à peu près invariables. Tels sont les indications générales sur la navigation, les bonnes et les mauvaises saisons, les moussons, les vents et les courans généraux. Il fallait ensuite déterminer la position géographique des principaux points du globe, l'étendue et la direction de leurs côtes maritimes, et, passant des généralités aux détails, fixer la latitude et la longitude de ces ports, ainsi que les accidens naturels ou artificiels qui leur appartiennent : telles sont, avec des tables perpétuelles d'astronomie pour les calculs nautiques, les matières qui appartenaient en premier lieu à la navigation.

Pour le commerce, il fallait donner avant tout la situation de chacun des États qui se partagent le monde, la nature du climat, les productions du sol et de l'industrie, les objets d'importation et d'exportation, les monnaies, les poids et mesures, et les autres notions générales dont la connaissance est indispensable dans les transactions

commerciales. Descendant ensuite aux localités, on devait appliquer à chaque place maritime une partie des mêmes indications.

Le premier volume ne devait donc être et il n'était en effet qu'une vaste introduction à la collection des documens dont l'exercice de la navigation et du commerce éprouve le besoin journalier. On peut maintenant juger s'il a rempli les conditions de notre programme. Toutefois, dans la double route que nous ouvrions devant nous, nous ne pouvions guère épuiser d'un premier jet les sujets généraux que nous voulions traiter; mais, du moins, en posant les jalons qui doivent déterminer et guider notre marche, nous faisions préjuger l'importance de notre publication. Si nous sommes bien compris, on doit voir que chaque Annuaire, quoique portant une date précise, n'appartient cependant pas plus à une époque qu'à une autre, et peut être en tout temps consulté avec quelque fruit.

Nous insistons sur cette observation, pour qu'on ne s'imagine pas que l'Annuaire de 1834 ne serait qu'une contre-épreuve corrigée de celui de 1833, et une répétition plus ou moins étendue des mêmes renseignemens. Quand nous aurions eu cette absurde pensée, l'immensité des faits et des documens nouveaux que nous avions à explorer en aurait rendu l'accomplissement impossible. Au reste, un aperçu rapide et sommaire des objets que contient le second volume de l'Annuaire suffira pour détruire une telle prévention, en même temps qu'il donnera l'idée exacte de l'ensemble de notre ouvrage et des lumières graduelles qu'il doit offrir sur la navigation et le commerce.

Dans les *indications nautiques* insérées au premier volume, beaucoup de points avaient été forcément négligés; nous complétons cette partie de notre travail par des renseignemens nouveaux sur la navigation dans *la Baltique, la Manche, les côtes occidentales de France, la côte septentrionale d'Espagne, la mer Adriatique, les Dardanelles, le Bosphore, la mer de Marmara, les mers Noire et d'Azof, les côtes d'Oran, de la Terre-de-Feu, le cap Horn et la mer Rouge.* Ces notions méritent d'autant plus de confiance qu'elles ont été puisées au dépôt des cartes de la marine et qu'elles sont le résultat des explorations de M. Beautems-Beaupré,

dont les travaux hydrographiques ont acquis une célébrité universelle, et de quelques autres ingénieurs et officiers français d'une haute distinction.

Il ne nous avait pas non plus été possible de renfermer dans notre premier volume tous *les écueils, les phares et les autres points de reconnaissance* placés sur les côtes ou près des ports. En donnant aujourd'hui ce qui manquait à cette section de notre travail, nous y avons ajouté les phares et les écueils placés ou relevés depuis 1831.

Sous le titre de *Variétés maritimes*, nous avons réuni quelques documens sur des points très-importans pour la pratique de la navigation. La partie nautique se termine par le tableau des navires français au-dessus de cent tonneaux, avec la désignation de leur espèce, de leur tonnage, des noms des capitaines, des ports et des armateurs auxquels ils appartiennent: ces renseignemens nous ont été demandés de tous les ports de France.

Passons à la partie commerciale.

Pour l'instruction des capitaines gérans autant que pour celle des commerçans eux-mêmes, nous avions entrepris la *description des caractères spécifiques des productions naturelles et artificielles qui entrent dans le domaine du commerce;* et, comme de raison, nous avions commencé par celles dont la connaissance devait être le moins familière aux négocians européens. Aux félicitations que l'on nous a adressées pour cette vaste nomenclature, on a ajouté l'invitation de l'étendre aux produits de notre propre sol, et nous nous empressons d'y déférer.

Dans le premier volume, nous avions donné le tableau du *mouvement commercial* entre les diverses puissances du globe jusqu'en 1831: le volume actuel continue cette nature de documens, et comprend de plus les résultats des importations et des exportations des grands ports du globe en 1832, et pour quelques-uns jusqu'en 1833.

Le système de comptabilité établi dans les comptoirs des divers États du monde exigeait qu'à côté du tableau des monnaies réelles on pût trouver les *monnaies de compte et les changes au pair:* nous donnons

ces nouvelles indications, en y ajoutant les usances et les poids du commerce.

Les lois françaises sur les *primes à l'exportation* et sur *le transit et les entrepôts* sont des documens trop intéressans pour que nous ayons négligé de les donner avec tous les actes administratifs propres à faciliter l'interprétation et l'application des lois qui régissent ces deux branches du système commercial.

En quelques lieux que puissent aborder nos navires à l'étranger, les premières relations des capitaines doivent avoir lieu avec les consuls de notre nation. Il était donc important de déterminer le mode légal d'après lequel ces rapports doivent s'établir. L'occasion a été pour nous d'autant plus heureuse que le gouvernement français vient de publier une série d'ordonnances pour la reconstitution des *consulats dans les diverses parties du monde.*

Nous n'avons pas jugé d'une utilité moindre de donner cette année une plus grande extension aux renseignemens relatifs aux *armemens pour les grandes pêches maritimes* qui, en France, prennent un développement extraordinaire. Nous nous sommes surtout attachés à reproduire le texte des lois destinées à encourager cette branche de spéculation.

Les *assurances maritimes,* auxquelles nous n'avions pu consacrer l'année dernière qu'une assez courte notice, sont traitées cette année avec le soin que mérite ce puissant véhicule du commerce maritime.

Les *règlemens sur le jaugeage* sont d'une utilité pratique qui leur assignait une place dans l'Annuaire. Nous y avons joint les documens relatifs à la jauge anglaise.

Au nombre des calculs auxquels donnent lieu toutes les expéditions maritimes, ceux qui résultent des *tarifs particuliers,* des *tares et usages des ports,* sont les moins faciles à établir, parce que les élémens en sont disséminés dans une foule de publications locales. Nous les avons réunis, et nous donnons cette année les tarifs, tares et usages des grands ports de France, avec l'engagement de continuer cette intéressante collection par l'addition des tarifs adoptés pour les ports étrangers.

Nous avons cru devoir offrir aussi aux négocians français en parti-

culier une espèce de renseignemens trop peu répandue, eu égard à son extrême utilité : nous voulons parler des *tarifs des colonies françaises.* On les trouvera dans ce volume aussi complets que le gouvernement les a lui-même, puisque nous les devons à la sollicitude éclairée du ministère de la marine pour tout ce qui touche aux intérêts du commerce.

Enfin, nous avons entrepris et commencé la publication des *tarifs des douanes* des différentes puissances. Les limites dans lesquelles nous avons dû nous renfermer nous ont contraints de nous borner à donner cette année les tarifs des douanes de la France, de l'Angleterre, de la Hollande, de la Belgique et des États-Unis d'Amérique, c'est-à-dire des puissances qui tiennent le premier rang dans l'ordre des transactions commerciales. Cette division de notre ouvrage comprend d'ailleurs toutes les modifications que ces divers tarifs ont subies depuis leur publication, de manière à pouvoir présenter toutes les garanties désirables sous le double rapport de leur exactitude et de leur *actualité.*

Nous aurions vivement désiré pouvoir ouvrir cette année la série des renseignemens que nous voulons donner sur les *droits de navigation et les règlemens des ports* de quelques puissances de l'Europe et des États du Nouveau-Monde : ce travail fera partie de notre troisième volume. Nous espérons pouvoir y joindre des documens législatifs sur les quarantaines, le pilotage et d'autres parties non moins importantes de la marine commerciale.

Si, comme nous avons lieu de le croire, nous parvenons à renfermer ces divers objets et quelques autres dans notre prochain volume, nous pensons que notre tâche approchera de sa fin, en ce sens que nous ne publierons ensuite que des supplémens destinés à donner chaque année le mouvement commercial de l'année précédente et les modifications des tarifs divers ou des dispositions législatives sur chacune des parties du commerce maritime. Au moyen de notes qui renverront à celui des trois premiers volumes dans lequel se trouvera l'article frappé de modification, nos lecteurs seront toujours au courant des choses qui peuvent les intéresser. Nous espérons ainsi pouvoir donner au

commerce tout ce qu'il a droit d'attendre d'un ouvrage destiné à l'éclairer dans le cours de ses vastes entreprises. Tous nos vœux seraient comblés, si nous pouvions réaliser l'espoir qui nous a été présenté par un homme que sa haute capacité a placé dans le conseil supérieur du commerce de France, qu'en complétant notre travail nous arriverions à fonder l'équivalent d'un véritable dictionnaire de commerce.

Nous ne terminerons pas cette notice sans payer le juste tribut de notre gratitude aux marques de bienveillance qui nous sont parvenues de toutes parts.

Le premier témoignage d'intérêt accordé à l'Annuaire lui est venu du roi des Français, qui a bien voulu permettre qu'il parût sous ses auspices.

L'empereur d'Autriche et le roi d'Angleterre ont fait exprimer leur satisfaction des exemplaires qui leur avaient été adressés. S. M. le roi de Prusse a daigné écrire lui-même la lettre suivante :

« Partageant l'approbation que votre Annuaire du commerce mari-
» time a obtenu, monsieur, je ne doute pas que les développemens
» que vous avez livrés sur les rapports réciproques des nations com-
» merçantes ne servent à en rendre utile la publication, et je vous
» remercie d'avoir voulu me communiquer cet ouvrage, etc.

» *Signé* FRÉDÉRIC-GUILLAUME.

» A M. Maiseau, à Paris. »

Le roi des Belges a fait offrir les renseignemens qu'on pourrait désirer sur la Belgique.

M. le ministre plénipotentiaire de Suède, en accusant réception de l'Annuaire, a dit : « Vous connaissez déjà, monsieur, mon opinion
» sur l'utilité de cet ouvrage; j'ai maintenant pu me convaincre de
» l'excellence de son exécution. »

Ce n'est pas seulement à l'étranger que l'Annuaire a été reçu avec intérêt. M. le directeur-général des douanes, juge aussi compétent qu'éclairé en cette matière, a écrit : « Le plan de cet ouvrage me paraît
» très-bien conçu, et les notions générales et particulières qu'il est

» destiné à embrasser ne peuvent manquer d'offrir un véritable intérêt. Je ne puis donc qu'y applaudir et me féliciter du bon emploi » que vous avez fait des communications que vous avez reçues de » l'administration que j'ai l'honneur de diriger. »

La chambre de commerce de Paris, à laquelle un exemplaire de l'Annuaire a été adressé, a écrit à M. Maiseau une lettre qui prouve le degré d'intérêt qu'elle attache à cette publication. Elle commence ainsi : « Le rapport d'une commission spéciale, chargée de l'examen » de votre ouvrage ayant pour titre : Annuaire maritime, a mis sous » les yeux de la chambre les détails et l'importance des matières qui » y sont traitées avec un soin et une exactitude qui font de ce recueil » un des plus intéressans qui aient encore paru sur tout ce qui a rapport au commerce maritime. Nous ne pouvons dès-lors que prendre » beaucoup d'intérêt au succès, etc. »

Les auteurs de l'Annuaire regrettent de ne pouvoir mentionner ici les nombreux témoignages particuliers de bienveillance qu'ils ont reçus des premières maisons de commerce de France et d'Europe. Ils considèrent d'ailleurs de si honorables suffrages comme autant d'engagemens de donner à leur ouvrage les soins et l'intérêt que réclame l'importance qu'on y attache. Ils feront tout pour satisfaire à cette obligation (1).

(1) Au nombre des collaborateurs de l'Annuaire, nous ne pouvons nous dispenser de citer M. Monbrion, l'un des auteurs du Dictionnaire du commerce, membre de l'Académie de l'industrie, etc., etc.

TABLES PERPÉTUELLES

D'ASTRONOMIE NAUTIQUE.

DÉPRESSION DE L'HORIZON VISUEL ET SA DISTANCE.

Elevation en pieds.	Dépression.	Distance en milles.	Elévation en pieds.	Dépression.	Distance en milles.
1	1 7	1.1	31	5 38	6.1
2	1 26	1 5	32	5 43	6.2
3	1 45	1.9	33	5 49	6 3
4	2 1	2 2	34	5 54	6 4
5	2 16	2 5	35	5 59	6.5
6	2 29	2.7	36	6 4	6 6
7	2 41	2 9	37	6 9	6.6
8	2 52	3.1	38	6 14	6 7
9	3 2	3.3	39	6 19	6.8
10	3 12	3.5	40	6 24	6.9
11	3 21	3.7	41	6 29	7.0
12	3 30	3.8	42	6 33	7.1
13	3 39	3.9	43	6 38	7.3
14	3 47	4 1	44	6 43	7.3
15	3 55	4 2	45	6 47	7.4
16	4 3	4.4	46	6 50	7.4
17	4 10	4.5	47	6 56	7.5
18	4 18	4 6	48	7 1	7.6
19	4 25	4.8	49	7 5	7.7
20	4 32	4 9	50	7 9	7.7
21	4 38	5.0	51	7 14	7 8
22	4 45	5.1	52	7 18	7 9
23	4 51	5.2	53	7 22	7.9
24	4 58	5 3	54	7 26	8.1
25	5 4	5.5	55	7 30	8.1
26	5 10	5.6	56	7 34	8.2
27	5 15	5.7	57	7 38	8.2
28	5 21	5.8	58	7 42	8.3
29	5 27	5.9	59	7 46	8.4
30	5 32	6.0	60	7 50	8.5

DEMI-DIAMÈTRES DU SOLEIL.

Jours du mois.		Demi diamtre		Jours du soleil.
Janvier	1	16 18	25	décembre.
	7	16 18	19	
	13	16 17	13	
	19	16 17	7	
	25	16 16	1	décembre.
Février	1	16 15	25	
	7	16 14	19	
	13	16 13	13	
	19	16 12	7	
	25	16 10	1	novembre.
Mars	1	16 9	25	
	7	16 8	19	
	13	16 6	13	
	19	16 4	7	
	25	16 3	1	octobre.
Avril	1	16 1	25	
	7	15 59	19	
	13	15 58	13	
	19	15 56	7	
	25	15 54	1	septembre.
Mai	1	15 53	25	
	7	15 52	19	
	13	15 50	13	
	19	15 49	7	
	25	15 48	1	août.
Juin	1	15 47	25	
	7	15 46	19	
	13	15 46	13	
	19	15 46	7	
	25	15 43	1	juillet.

Haut. appar.	Rel. — par. ○	Diff. com.	Rel. des étoiles.
°	′ ″		′ ″
0 0	32 52	49	33 0
5	32 2	48	32 11
10	31 14	47	31 23
15	30 27	46	30 36
20	29 42	44	29 50
25	28 57	43	29 6
30	28 14	42	28 23
35	27 33	41	27 41
40	26 51	40	27 0
45	26 12	38	26 20
50	25 34	37	25 42
55	24 56	36	25 5
1 0	24 20	35	24 29
5	23 46	34	23 54
10	23 11	33	23 20
15	22 39	32	22 47
20	22 7	31	22 15
25	21 36	30	21 44
30	21 6	29	21 15
35	20 37	28	20 46
40	20 9	27	20 18
45	19 42	26	19 51
50	19 16	25	19 25
55	18 51	25	18 59
2 0	18 26	24	18 35
5	18 3	23	18 11
10	17 40	22	17 48
15	17 17	22	17 26
20	16 56	21	17 4
25	16 35	20	16 44
30	16 15	20	16 23
35	15 55	19	16 4
40	15 36	18	15 45
45	15 18	18	15 27
50	15 0	17	15 9
55	14 43	17	14 52
3 0	14 27	16	14 35
5	14 11	16	14 19
10	13 55	15	14 3
15	13 40	15	13 48
20	13 25	14	13 33
25	13 11	14	13 19
30	12 57	13	13 5
35	12 43	13	12 52
40	12 30	13	12 39
45	12 18	12	12 26
50	12 5	12	12 14
55	11 53	12	12 2
4 0	11 42	11	11 50
5	11 31	11	11 39
10	11 19	11	11 28
15	11 9	11	11 17
20	10 58	10	11 7
25	10 48	10	10 57
30	10 38	10	10 47
35	10 29	9	10 37
40	10 19	9	10 28
45	10 10	9	10 19
50	10 2	9	10 10
55	9 53	9	10 1
5 0	9 45		9 53

Haut. appar.	Rel. — par. —	Diff. com.	Rel. des étoiles.
°	′ ″		′ ″
5 0	9 45	16	9 53
10	9 28	15	9 37
20	9 13	15	9 21
30	8 58	14	9 7
40	8 44	13	8 53
50	8 31	13	8 39
6 0	8 18	12	8 27
10	8 6	12	8 15
20	7 54	11	8 3
30	7 43	11	7 52
40	7 33	10	7 41
50	7 23	10	7 31
7 0	7 13	10	7 21
10	7 3	9	7 12
20	6 54	9	7 3
30	6 45	8	6 54
40	6 37	8	6 46
50	6 29	8	6 38
8 0	6 21	8	6 30
10	6 14	7	6 22
20	6 7	7	6 15
30	6 0	7	6 8
40	5 53	7	6 1
50	5 47	6	5 55
9 0	5 40	6	5 49
10	5 34	6	5 43
20	5 28	6	5 37
30	5 23	6	5 31
40	5 17	5	5 26
50	5 12	5	5 20
10 0	5 7	10	5 15
20	4 57	9	5 5
40	4 47	9	4 56
11 0	4 39	8	4 47
20	4 30	8	4 39
40	4 23	8	4 31
12 0	4 15	7	4 23
20	4 8	7	4 16
40	4 1	7	4 10
13 0	3 55	6	4 3
20	3 49	6	3 57
40	3 43	6	3 51
14 0	3 37	5	3 46
20	3 32	5	3 40
40	3 27	5	3 35
15 0	3 22	5	3 30
20	3 18	5	3 26
40	3 13	4	3 21
16 0	3 9	4	3 17
20	3 5	4	3 13
40	3 1	4	3 9
17 0	2 57	4	3 5
20	2 53	4	3 1
40	2 49	4	2 58
18 0	2 46	3	2 54
20	2 43	3	2 51
40	2 39	3	2 48
19 0	2 36	3	2 44
20	2 33	3	2 41
40	2 30	3	2 38
20 0	2 28		2 36

Haut. appart.	Rel. — par ○	Dif. com.	Rel. des étoiles.
°	′ ″		′ ″
20	2 28	9	2 36
21	2 20	7	2 28
22	2 13	7	2 20
23	2 6	6	2 14
24	2 0	6	2 8
25	1 54	5	2 2
26	1 49	5	1 56
27	1 44	5	1 52
28	1 39	4	1 47
29	1 35	4	1 43
30	1 31	4	1 39
31	1 27	4	1 35
32	1 24	3	1 31
33	1 20	3	1 28
34	1 17	3	1 24
35	1 14	3	1 21
36	1 11	3	1 18
37	1 9	3	1 16
38	1 6	2	1 13
39	1 4	2	1 10
40	1 1	2	1 8
41	59	2	1 6
42	57	2	1 3
43	55	2	1 1
44	53	2	59
45	51	2	57
46	49	2	55
47	47	2	53
48	46	2	51
49	44	2	50
50	42	2	48
51	41	2	46
52	39	1	45
53	38	1	43
54	36	1	41
55	35	1	40
56	34	1	38
57	32	1	37
58	31	1	36
59	30	1	34
60	29	1	33
61	28	1	32
62	26	1	30
63	25	1	29
64	24	1	28
65	23	1	27
66	22	1	25
67	21	1	24
68	20	1	23
69	19	1	22
70	18	1	21
72	16	2	19
74	14	2	17
76	12	2	14
78	10	2	12
80	9	2	10
82	7	2	8
84	5	2	6
86	3	2	4
88	2	2	2
90	0	2	0

DECLINAISON DU SOLEIL,

POUR

LES ANNÉES 1821, 1825, 1829, ETC.

Jours.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
	A	A	A	B	B	B	B	B	B	A	A	A
	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′	° ′
1	23 1	17 6	7 35	4 32	15 4	22 3	23 9	18 4	8 20	3 9	14 26	21 50
2	22 56	16 49	7 13	4 55	15 22	22 11	23 4	17 49	7 58	3 33	14 45	21 59
3	22 51	16 31	6 50	5 18	15 40	22 19	23 0	17 34	7 36	3 56	15 4	22 7
4	22 44	16 14	6 27	5 41	15 57	22 26	22 55	17 18	7 14	4 19	15 23	22 16
5	22 38	15 56	6 3	6 4	16 14	22 33	22 50	17 2	6 52	4 43	15 41	22 24
6	22 31	15 37	5 40	6 26	16 31	22 40	22 44	16 45	6 29	5 6	15 59	22 31
7	22 23	15 19	5 17	6 49	16 48	22 46	22 38	16 29	6 7	5 29	16 17	22 38
8	22 15	15 0	4 54	7 11	17 5	22 51	22 31	16 12	5 44	5 52	16 35	22 45
9	22 7	14 41	4 30	7 34	17 21	22 57	22 24	15 55	5 22	5 15	16 52	22 51
10	21 58	14 21	4 7	7 56	17 37	23 1	22 17	15 37	4 59	6 37	17 9	22 56
11	21 49	14 1	3 43	8 18	17 52	23 6	22 9	15 20	4 36	7 0	17 26	23 1
12	21 39	13 42	3 20	8 40	18 7	23 10	22 1	15 2	4 13	7 23	17 42	23 6
13	21 29	13 22	2 56	9 2	18 22	23 14	21 52	14 44	3 50	7 45	17 59	23 10
14	21 19	13 1	2 32	9 24	18 37	23 17	21 44	14 25	3 27	8 8	18 14	23 14
15	21 8	12 41	2 9	9 45	18 51	23 20	21 34	14 7	3 4	8 30	18 30	23 18
16	20 57	12 20	1 45	10 6	19 5	23 22	21 25	13 48	2 41	8 52	18 45	23 20
17	20 45	11 59	1 21	10 28	19 19	23 24	21 15	13 29	2 18	9 14	19 0	23 23
18	20 33	11 38	0 58	10 49	19 33	23 26	21 4	13 9	1 55	9 36	19 15	23 25
19	20 21	11 17	0 34	11 9	19 46	23 27	20 54	12 50	1 31	9 58	19 29	23 26
20	20 8	10 55	0 A 10	11 30	19 58	23 28	20 43	12 30	1 8	10 20	19 43	23 27
21	19 55	10 34	0 B 14	11 51	20 11	23 28	20 31	12 10	0 45	10 41	19 56	23 28
22	19 41	10 12	0 37	12 11	20 23	23 28	20 20	11 50	0 B 21	11 3	20 9	23 28
23	19 27	9 50	1 1	12 31	20 34	23 27	20 8	11 30	0 A 2	11 24	20 22	23 27
24	19 13	9 28	1 24	12 51	20 46	23 26	19 55	11 10	0 26	11 45	20 34	23 27
25	18 58	9 6	1 48	13 10	20 57	23 25	19 42	10 49	0 49	12 6	20 46	23 25
26	18 43	8 43	2 12	13 30	21 7	23 23	19 29	10 28	1 12	12 20	20 58	23 23
27	18 28	8 21	2 35	13 49	21 18	23 21	19 16	10 7	1 36	12 47	21 9	23 21
28	18 12	7 58	2 59	14 8	21 28	23 19	19 2	9 46	1 59	13 7	21 20	23 18
29	17 56		3 22	14 27	21 37	23 16	18 48	9 25	2 23	13 27	21 30	23 15
30	17 40		3 45	14 45	21 46	23 12	18 34	9 3	2 46	13 47	21 40	23 11
31	17 23		4 8		21 55		18 19	8 42		14 7		23 7

DECLINAISON DU SOLEIL,

POUR

LES ANNÉES 1820, 1824, 1828, ETC.

Jours.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
	A	A	A	B	B	B	B	B	B	A	A	A
	° '	° '	° '	° '	° '	° '	° '	° '	° '	° '	° '	° '
1	23 5	17 19	7 30	4 37	15 8	22 5	23 8	18 1	8 15	3 15	14 31	21 52
2	23 0	17 2	7 7	5 0	15 26	22 13	23 3	17 45	7 53	3 38	14 50	22 1
3	22 55	16 45	6 44	5 23	15 44	22 21	22 59	17 30	7 31	4 2	15 9	22 10
4	22 49	16 27	6 21	5 46	16 1	22 28	22 54	17 14	7 9	4 25	15 27	22 18
5	22 43	16 9	5 58	6 9	16 18	22 35	22 48	16 58	6 46	4 48	15 46	22 25
6	22 36	15 51	5 35	6 32	16 35	22 41	22 42	16 41	6 24	5 11	16 4	22 33
7	22 29	15 33	5 11	6 54	16 52	22 47	22 36	16 25	6 2	5 34	16 22	22 40
8	22 22	15 14	4 48	7 17	17 8	22 53	22 29	16 8	5 39	5 57	16 39	22 46
9	22 14	14 55	4 25	7 39	17 25	22 58	22 22	15 51	5 16	6 20	16 56	22 52
10	22 5	14 36	4 1	8 1	17 40	23 3	22 15	15 33	4 54	6 43	17 13	22 58
11	21 56	14 16	3 37	8 23	17 56	23 7	22 7	15 15	4 31	7 6	17 30	23 3
12	21 47	13 57	3 14	8 45	18 11	23 11	21 59	14 57	4 8	7 28	17 46	23 7
13	21 37	13 37	2 50	9 7	18 26	23 14	21 50	14 39	3 45	7 51	18 3	23 11
14	21 27	13 17	2 27	9 29	18 41	23 18	21 41	14 21	3 22	8 13	18 18	23 15
15	21 16	12 56	2 3	9 50	18 55	23 20	21 32	14 2	2 59	8 36	18 34	23 18
16	21 6	12 36	1 39	10 12	19 9	23 23	21 22	13 43	2 36	8 58	18 49	23 21
17	20 54	12 15	1 16	10 33	19 23	23 24	21 12	13 24	2 12	9 20	19 4	23 23
18	20 42	11 54	0 52	10 54	19 36	23 26	21 2	13 5	1 49	9 42	19 18	23 25
19	20 30	11 33	0 38	11 15	19 49	23 27	20 51	12 45	1 26	10 3	19 32	23 27
20	20 18	11 12	0A 4	11 35	20 1	23 28	20 40	12 25	1 2	10 25	19 46	23 27
21	20 5	10 50	0B 19	11 56	20 14	23 28	20 29	12 6	0 39	10 47	19 59	23 28
22	19 51	10 28	0 43	12 16	20 26	23 28	20 17	11 45	0B 16	11 8	20 12	23 28
23	19 38	10 7	1 7	12 36	20 37	23 27	20 5	11 25	0A 8	11 29	20 25	23 27
24	19 24	9 45	1 30	12 56	20 49	23 26	19 52	11 5	0 31	11 50	20 37	23 26
25	19 9	9 22	1 54	13 15	20 59	23 25	19 39	10 44	0 55	12 11	20 49	23 25
26	18 55	9 0	2 17	13 35	21 10	23 23	19 26	10 23	1 18	12 31	21 0	23 23
27	18 40	8 38	2 41	13 54	21 20	23 21	19 13	10 2	1 42	12 52	21 12	23 20
28	18 24	8 15	3 4	14 13	21 30	23 18	18 59	9 41	2 5	13 12	21 22	23 18
29	18 8	7 53	3 28	14 31	21 39	23 15	18 45	9 20	2 28	13 32	21 33	23 14
30	17 52		3 51	14 50	21 48	23 12	18 30	8 58	2 52	13 52	21 42	23 10
31	17 36		4 14		21 57		18 16	8 37		14 11		23 6

PREMIÈRE DIVISION.

PARTIE NAUTIQUE.

INDICATIONS GÉNÉRALES

SUR LA

NAVIGATION DANS LES DIFFÉRENTES MERS DU GLOBE.

Dans notre premier volume, nous avions commencé le travail dont nous présentons ici la continuation; ainsi, après avoir donné des indications sur les vents, les courans, les bonnes et les mauvaises saisons, les moussons et tous les autres phénomènes généraux, nous étions entrés dans quelques détails sur la navigation dans les parages des deux Amériques, du canal de Mozambique, du cap de Bonne-Espérance, des côtes de Madagascar et du cap Horn. Aujourd'hui de nouveaux renseignemens nous sont parvenus sur la navigation dans la Baltique, la Manche, les côtes occidentales de France, les côtes d'Oran, la mer Adriatique, les Dardanelles, le Bosphore, la mer de Marmara, les mers Noire et d'Azof, les côtes de la Terre de Feu et le cap Horn et sur la mer Rouge. Nous les donnons avec d'autant plus d'empressement qu'ils méritent toute la confiance des navigateurs. Nous les devons en grande partie à l'obligeance de M. Beautems Beaupré, ingénieur hydrographe en chef du corps royal de la marine dont le nom et les travaux sont connus dans tout l'univers.

Nous avons fait suivre ces renseignemens généraux de quelques avis particuliers sur des localités explorées par des marins expérimentés.

Enfin le chapitre se trouve complété par la description des phares et des points de reconnaissance placés ou relevés depuis 1831, époque à laquelle s'arrêtent les renseignemens de même nature renfermés dans l'Annuaire de 1833.

DIVISIONS DES PRINCIPALES MERS DU GLOBE.

On a partagé la vaste étendue des mers en plusieurs divisions, qu'il est nécessaire de reproduire dans un ouvrage qui traite de la navigation et du commerce maritime de toutes les parties du globe.

OCÉAN ATLANTIQUE.

Grande mer située entre le nouveau et l'ancien continent: à l'E. elle baigne les côtes d'Europe et d'Afrique, et à l'O. celles de l'Amérique. Elle s'étend

du N. au S. depuis le cercle polaire arctique jusqu'au cercle polaire antarctique, ce qui lui donne dans ce sens une longueur de 1330 ou 3326 lieues de 25 au degré, et 2/3 environ de ce chiffre pour sa largeur prise au tropique du Cancer depuis les côtes d'Afrique.

On le divise en

1° Océan Atlantique septentrional.

2° Océan Atlantique équinoxial.

3° Océan Atlantique méridional, cet océan que les anciens nommaient avant la découverte de l'Amérique, océan Occidental.

1° OCÉAN ATLANTIQUE SEPTENTRIONAL.

Cet océan a pour limite au S. le tropique du Cancer, et s'étend vers le N. jusqu'au cercle polaire arctique; il baigne à l'orient les côtes N. O. de l'Afrique et les côtes occidentales de l'Europe; et à l'occident les côtes orientales de l'Amérique septentrionale.

Cet océan est en outre partagé en plusieurs mers, et comprend plusieurs golfes importans qui sont du côté du continent américain.

1. La mer d'Hudson, située au N. des Etats-Unis, et à laquelle il communique par le détroit du même nom et celui de Cumberland.

2. La mer de Baffin, que, malgré son enfoncement dans la zône glaciale d'environ 15°, nous avons cru devoir rattacher à cet océan, avec lequel elle communique immédiatement par le détroit de Davis.

Les mers du côté du continent européen sont:

1. La mer du Nord ou d'Allemagne.

2. La mer dite du Zuyderzée, qui communique à la mer du Nord par le Texel, et qui sépare la province de Nord-Hollande de la Friesland.

3. La mer d'Irlande, comprise entre l'île de ce nom et celle de la Grande-Bretagne.

4. La mer de la Manche, ou ce qu'on appelle le Canal, qui sépare la France de l'Angleterre.

5. Le golfe de Gascogne.

Les principales îles comprises dans cet océan sont: 1° l'Irlande, 2° les îles Britanniques, 3° l'archipel des Açores, 4° celui des Canaries, 5° le groupe des îles de Madère, 6° partie des îles Bahama ou des Lucayes, 7° le groupe des Bermudes, 8° l'île et le grand banc de Terre-Neuve.

2° OCÉAN ATLANTIQUE EQUINOXIAL.

Cet océan, que l'équateur partage en 2 parties égales, s'étend depuis le tropique du Cancer au nord jusqu'à celui du Capricorne au midi; il baigne à l'orient les côtes occidentales de l'Afrique comprises entre les deux tropiques; de même à l'occident il baigne les côtes orientales de l'Amérique méridionale, qui gisent à l'occident sous la zône torride.

Cet océan comprend la plupart des îles qui composent, sur les côtes du continent américain, ce qu'on appelle les Indes occidentales, au nombre desquelles se trouvent les grandes et les petites Antilles. L'île de Cayenne et de Curaçao sont pareillement comprises dans les limites de cet océan.

3° OCÉAN ATLANTIQUE MÉRIDIONAL.

Cet océan est compris entre le tropique du Capricorne et le cercle polaire antarctique, et entre le méridien du cap des Aiguilles, le plus méridional de l'Afrique, par les 17° 53′ de longitude E. méridien de Paris, et celui du cap Horn, par les 69° 41′ 29″ à l'occident du même méridien. Il baigne à l'est les côtes occidentales d'Afrique, depuis le tropique du Capricorne jusqu'au cap des Aiguille, par les 34° 47′ de latitude S.; et à l'occident les côtes orientales de l'Amérique méridionale, depuis le même tropique jusqu'au cap Horn, par les 55° 58′ 30″ de la même latitude.

L'océan Atlantique méridional comprend dans son étendue l'archipel Maiden Laud de Hawkins (Terre de la Vierge ou Virginie de Hawkins) que les Français appellent Malouines, et que les Anglais ont nommé Falkland; ensuite la Terre de la Roche ou île St-Pierre, que Cook a appelée Georgie; l'archipel ou terre de Sandwich; les îles de Saxembourg, de Tristan d'Acuña, de Diego Alvarez et de Gough.

On partage aussi le grand océan Atlantique en 1° océan équinoxial, 2° océan boréal et 3° océan austral.

MER D'ALLEMAGNE OU DU NORD.

La mer d'Allemagne ou du Nord, ainsi

appelée par sa situation sur les côtes septentrionales de l'Allemagne et de la Hollande, forme une partie de l'océan Atlantique septentrional située entre la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemarck et la Norwége. On l'appelle en Danemarck la mer d'Occident. On évalue sa superficie à 10,000 milles géographiques carrés : les plus fortes marées se font sentir sur les côtes de l'Angleterre et de la Hollande, où elle se trouve le plus rétrécie. Sa profondeur augmente du S. vers le N. ; néanmoins la profondeur de ses eaux éprouve une grande variation, ce qu'il faut attribuer au grand nombre de bancs de sable dont elle est parsemée et qui en rendent la navigation dangereuse.

MER GLACIALE.

Cette mer est une portion de l'océan Atlantique, comprise entre le cercle polaire arctique et le pôle ; elle baigne les côtes de l'ancien et du nouvel hémisphère.

MER BLANCHE.

Cette mer n'est qu'un golfe de la mer Glaciale, situé dans la Russie d'Europe, entre la Russie, la Laponie et le pays des Samoïèdes. A son extrémité se trouve la ville d'Archangel.

MER BALTIQUE OU MER DE L'EST.

Cette mer forme un immense golfe qui communique avec la mer du Nord par les Belts, le Sund et le Cattegat ; elle baigne le littoral du Danemarck, de l'Allemagne septentrionale, de la Prusse, de la Courlande, de la Laponie, des golfes de Bothnie, de Finlande et de la Suède ; elle s'étend jusqu'aux 65° 30′ latitude N. ; elle a plus de 600 milles de long sur 150 de large, et une superficie de 120,000 milles carrés. Elle a dans sa plus petite largeur une profondeur qui varie de 15 à 20 brasses ; mais dans beaucoup d'endroits ses eaux ne sont pas la moitié aussi profondes ; les bas-fonds des côtes de la Prusse, les rivages escarpés de la Suède, et surtout les fréquens changemens des vents accompagnés de violentes tempêtes, rendent la navigation de cette mer dangereuse, quoique ses vagues soient moins terribles que celles de la mer du Nord.

Une chaîne d'îles sépare la partie méridionale de cette mer de la partie septentrionale, ou golfe de Bothnie. Au N. E. le golfe de Finlande s'enfonce dans la Finlande et sépare cette province de l'Esthonie : un troisième golfe est celui de Riga ou de Livonie ; le Curish Haff et Frich Haff sont des baies sur les côtes de la Prusse. Comme les eaux de la Baltique sont plus froides et contiennent une plus petite portion de sel marin que celles de l'Océan, les glaces interrompent la navigation pendant trois à quatre mois de l'année. Le flux et le reflux sont peu considérables, comme cela a lieu dans d'autres mers intérieures dont les embouchures se trouvent à l'O. Néanmoins les eaux de la Baltique s'élèvent, s'abaissent de temps à autre, quoique par d'autres causes, particulièrement par rapport aux grands courans qui se portent à travers le Sund et les deux Belts dans le Cattegat. Quarante fleuves sont les tributaires de cette mer, et ouvrent un accès au commerce jusque dans l'intérieur de plusieurs pays : on remarque parmi ces rivières la Neva, Dwina, Warnow, Trave, Peene, Oder, Persante, Wipper, Vistule, Niemen (ou Memel) et généralement les petites rivières de la Suède. Indépendamment de Zealand et de Fuhne, il y a encore les îles suivantes, Samsoë, Moun, Bornholm, Langeland, Laaland, qui appartiennent au Danemarck, et les îles suédoises de Gothland et Oëland, de même que Hween située dans le Sund avec les ruines d'Oranienbourg, l'observatoire construit par le célèbre Tycho-Brahé ; Rugen qui appartient à la Prusse ; enfin l'île d'Aland à l'entrée du golfe de Bothnie, et Dagoë conjointement avec Oesel sur la côte de la Livonie, qui appartiennent à la Russie.

Trois passages conduisent du Cattegat dans la Baltique, le Sund, le grand et le petit Belt. Le grand Belt se prolonge entre les îles de Zealand et de Fuhne ; il a environ 15 milles de largeur entre Nyborg dans l'île de Fuhne et Corsoer dans l'île de Zealand ; la plus grande largeur de ce détroit est de 20 milles. La navigation en est fort dangereuse à cause du grand nombre de petites îles et des bancs de sable dont il est rempli. Les vaisseaux qui naviguent à travers ce détroit paient un tribut à Nyborg.

Le petit Belt se trouve entre l'île de Fuhne et la côte de Jutland ; la partie la plus étroite de ce détroit n'a qu'un mille à l'endroit où est située la forte-

resse de Frédérica où les bâtimens acquittent un droit. Cette forteresse commande entièrement l'entrée du Cattegat.

Néanmoins tous les gros vaisseaux préfèrent naviguer à travers le Sund qui se trouve entre la côte de Suède et l'île de Zealand.

GRAND CANAL DE GOTA.

Cette grande entreprise est enfin achevée; le Cattegat et la Baltique communiquent ensemble par le canal de Gota, au moyen duquel on peut maintenant éviter a navigation circulaire à travers le Sund et les Belts pour entrer dans la Baltique ou pour en sortir. Ce canal commence à Gottenbourg et traverse les districts d'Elsbourg, Skarabourg et Linkœping. Il se compose de plusieurs canaux différens; le premier, construit à l'O., suit tout le cours de la rivière Gota jusqu'au lac Wener; le second commence au bord oriental de ce lac jusqu'au N. E. de Mariestadt, et suit une direction S. S. E. jusqu'au lac Wiken près de Tatorp. Les plus grandes eaux du canal de Gota commencent à l'écluse de Hairstorp, où finit le dernier canal. Cette partie est formée par le lac Wiken au moyen d'un petit canal qui réunit ce lac à Billstrommen et par un autre canal par la rivière Billstrommen au lac Botten. Cinq canaux ont été nécessaires pour établir cette navigation intérieure avec la Baltique. Les quatre premiers établissent une communication avec les lacs Botten, Wetter, Boren, Boxen et Asplangen, et le cinquième prolonge cette communication depuis ce dernier lac jusqu'à la Baltique, à laquelle il va se joindre à une lieue et un quart au dessous de Soderkoping. La distance depuis la rive orientale du lac Wener jusqu'à la Baltique est d'environ 120 milles anglais dont plus de 60 milles sont à travers des lacs. Les écluses sont au nombre de 50. La profondeur du canal est de 9 pieds 7 pouces et la largeur du fond est de 41 pieds 6 pouces. On a construit en 1820 une forteresse sur le bord occidental du lac Wener, qui pourrait, si cela était nécessaire, intercepter la communication entre les parties orientale et occidentale du canal.

MER MÉDITERRANÉE.

Cette mer a pour limites l'Europe au N., l'Afrique au S. et l'Asie à l'E.; elle communique à l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar, qui est à l'O.; elle est séparée de la mer Rouge par l'isthme de Suez, et de la mer de Marmara ainsi que de la mer Noire par le détroit des Dardanelles et le Bosphore: elle a 76,320 lieues carrées de superficie et environ 820 lieues de l'O. à l'E. sur 160 à 200 de large, excepté entre l'Albanie et la côte du royaume de Tripoli où elle a 330 lieues. La navigation en est assez facile. Le détroit de Gilbraltar a environ 10 lieues de long sur 6 de large; sa plus grande ouverture à l'O. est du cap Spartel au cap Tarifa, et à l'E., de la pointe d'Europe jusqu'à Ceuta. Un fort courant qui de l'Océan se porte dans la Méditerranée en rend l'entrée plus facile que la sortie: il y a d'autres courans, mais plus faibles, le long des côtes, qui prennent une direction contraire.

La situation de la Méditerranée fait qu'elle a des vents fort variables; mais la marée y est peu sensible. Elle renferme un grand nombre d'îles, dont les principales, sur les côtes de l'Europe, sont la Sicile, la Sardaigne, la Corse, Malte. les îles Baléares; et dans l'archipel, Candie et ce grand nombre d'îles qu'on divise en Cyclades et Sporades suivant leur situation.

Les différentes parties qui composent la Méditerranée sont le golfe de Lyon, la mer d'Etrurie, le golfe Adriatique, la mer Egée ou l'Archipel, le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, qui conduisent dans la mer Noire, à l'extrémité septentrionale de laquelle se trouve la mer d'Azof.

MER ROUGE OU GOLFE D'ARABIE.

Cette mer est située entre l'Arabie et l'Egypte; elle est séparée de la Méditerranée par l'isthme de Suez, et communique à l'océan Indien par le détroit de Babel-Mandel au S. Elle a 538 lieues de longueur du N. O. au S. E. sur environ 80 de large. La navigation sur cette mer est quelquefois orageuse, et les nombreux écueils dont elle est parsemée en différens endroits la rendent dangereuse.

ARCHIPEL.

L'Archipel, suivant l'ancienne étymologie, n'était que la mer Egée, autrement nommée par les anciens *Archipelagus*. Aujourd'hui il semble qu'on soit convenu de donner ce nom à tout amas d'îles

quelconque. Néanmoins nous ne ferons mention que de l'Archipel proprement dit, c'est-à-dire de cette partie de la Méditerranée qui comprend la mer Egée, ou de la Grèce, où se trouvent disséminées ce grand nombre d'îles que l'on a divisées en Cyclades et Sporades. Ce sont en général de grandes et de petites îles que renferme cette étendue de mer qui sépare l'Europe de l'Asie, et qui baigne au N. et à l'O. la Romanie, la Macédoine et la Grèce, et à l'E. la Natolie ou l'Asie mineure. L'Archipel communique à la mer Noire par les Dardanelles et le Bosphore.

GOLFE ADRIATIQUE.

Le golfe Adriatique ou de Venise est cette partie de la Méditerranée qui s'étend du S. E. au N. O. entre les côtes de l'Italie et de l'Illyrie, depuis le 40° jusqu'au 45° 55′ de latitude N., et dont les extrémités méridionales sont le cap de Leuca dans le royaume de Naples et la pointe septentrionale de l'île de Corfou. Ce golfe tire son nom de l'ancienne ville Adria qui florissait jadis dans le *Polesino di Rovigo*. Ce golfe a en général 140 milles de large; il est borné au S. O. par le royaume de Naples et à l'O. par les Etats de l'Eglise et le royaume Lombard Vénitien; au N. O. par la Carniole et l'Istrie, et à l'E. par la Croatie, la Dalmatie, Raguse et l'Albanie.

MER NOIRE.

Cette mer, qui est l'ancien *Pont-Euxin*, est située entre l'Europe et l'Asie; on l'appelle la mer Noire parce qu'elle est fort orageuse; elle a pour limites à l'O. la Romanie et la Bulgarie, au N. la Russie, à l'E. la Mingrélie et la Géorgie et au S. la Natolie; elle communique avec l'Archipel et la Méditerranée par le Bosphore et les Dardanelles. Elle a avec la mer d'Azof, qui n'est qu'un golfe situé à son extrémité septentrionale, une superficie de plus de 14,000 milles géographiques carrés; elle a environ 250 lieues de l'E. à l'O. et 150 du N. au S.; elle s'étend du 40° au 46° de latitude N. et du 25° 35′ au 37° 55′ de longitude E. Un grand nombre de fleuves s'y jettent, parmi lesquels on remarque le Danube, le Dniester, le Dniéper, le Don, le Phase et le Kuban. Cette mer est ordinairement tranquille pendant l'été, tandis qu'en hiver elle est exposée à des tempêtes qui se renouvellent souvent, surtout sur les côtes depuis les embouchures du Danube jusqu'à la Crimée; ce qui en rend la navigation fort dangereuse pendant cette saison. Le principal courant qu'on remarque dans cette mer, en sortant de la mer d'Azof, prend une direction du N. au S. O. vers le détroit de Thrace et l'Hellespont: ce qui n'est pas moins remarquable, c'est que cette mer ne renferme aucune île, à l'exception du Bosphore Cimmérien qui communique de la mer Noire à la mer d'Azof.

MER D'AZOF.

Cette mer intérieure est le *Palus Meotis* des anciens; elle s'enfonce dans la Russie d'Asie sur les frontières de la petite Tartarie, et communique avec la mer Noire par un canal étroit appelé le détroit de Jénicale. Elle a une forme fort irrégulière; sa plus grande longueur depuis la ville d'Azof jusqu'au Perecop est de 330 à 350 milles, et sa plus grande largeur d'environ 180; néanmoins ses moyennes dimensions n'excèdent pas 200 milles sur 120. Sa profondeur est en général de 35 à 40 pieds. Toute la surface de ses eaux, à l'exception d'une portion du centre, gèle ordinairement pendant un mois en hiver. Elle communique à la mer Noire par le détroit de Caffa.

OCÉAN PACIFIQUE, MER DU SUD.

Ainsi nommé par les Espagnols qui naviguèrent les premiers sur cette mer, en longeant les côtes comprises dans la zône torride et dont ils ne dépassaient pas les limites; n'éprouvant pas dans leur navigation les contrariétés que l'on rencontre ordinairement dans les autres zônes, ils crurent pouvoir lui donner ce nom, qui ne peut appartenir tout au plus qu'à la partie de cette mer appelée océan Equinoxial. Son nom de mer du Sud lui vient de ce que les premiers navigateurs qui la découvrirent avaient traversé l'isthme de Darien du nord au sud. L'océan Pacifique communique à l'océan Atlantique par le détroit de Magellan ou bien par la mer autour du cap Horn. Sous la dénomination d'océan Pacifique, l'on comprenait autrefois toute cette étendue de mer qui sépare l'Asie de l'Amérique, et que l'on désigne aujourd'hui sous le nom d'océan Indien; mais il paraît qu'il

faut maintenant restreindre l'océan Pacifique, ainsi que la mer du Sud, plus particulièrement à cette étendue de mer qui s'étend le long des côtes occidentales de l'Amérique, depuis le détroit de Magellan jusqu'à la mer Vermeille, située à l'ouest de la Californie.

OCÉAN INDIEN.

Cet océan se divise en 1° océan Indien equinoxial, 2° océan Indien austral.

1° L'océan Indien équinoxial commence à l'ouest, à l'entrée du golfe d'Arabie ou la mer Rouge, et s'étend le long des côtes des Indes orientales jusqu'au nord-est de l'empire Birman, et comprend les îles de l'Océanie, ainsi que celles de la Polynésie.

2° L'océan Indien austral comprend l'Australasie ainsi que les îles qui en dépendent; il va se confondre avec l'océan Pacifique, ou ce que l'on appelle la mer du Sud, qui, suivant plusieurs géographes, comprend cet espace de mer qui s'étend depuis les côtes occidentales de l'Amérique méridionale jusqu'aux îles Philippines.

MONDE MARITIME.

Ce vaste espace de mer qui sépare l'Asie de l'Amérique, et que l'on a désigné sous le nom d'océan Indien equinoxial et austral, est couvert d'une quantité innombrable d'îles plus ou moins grandes que l'on a divisées en groupes et archipels, sous différentes dénominations. Plusieurs ont été explorés par nos plus habiles navigateurs, et cette vaste étendue de mers a offert un champ immense où l'on a fait des découvertes importantes qui ont considérablement augmenté le domaine de la géographie dans cette partie du globe.

On a donné le nom de Monde maritime à ces nombreux archipels de l'océan Indien, en y comprenant la Nouvelle-Hollande que l'on a considérée comme un nouveau continent dont on a formé, avec ses dépendances, une cinquième partie du monde. On a partagé en trois grandes divisions le Monde maritime, comprenant un nombre presque infini d'îles éparses sur plus de la moitié de la circonférence du globe; et ces divisions ont été tracées d'une main trop habile, par le savant M. Walcknaër, et elles ont été aussi trop fortement indiquées par la nature même, ou leurs positions, pour n'avoir pas été généralement adoptées.

Ces trois divisions sont l'Océanie, la Polynésie et l'Australasie. La première est connue depuis long-temps sous le nom d'archipel Indien, et depuis plusieurs années sous la dénomination d'archipel d'Orient ou de grand archipel Asiatique, qui comprend les grandes îles situées dans l'océan Indien. La seconde division, la Polynésie, comprend cette multitude d'archipels et de sporades disséminés sur l'immense surface du grand océan Pacifique, et qui pourraient se diviser en deux grandes classes, suivant qu'ils sont situés au nord ou au sud de l'équateur. La troisième division, l'Australasie, se compose du continent austral ou de la Nouvelle-Hollande avec ses dépendances.

1° L'Océanie occupe cette étendue de l'océan Indien équinoxial, située entre les 93° et 132° de longitude E., et entre les 12° de latitude australe, et les 21° de latitude boréale, et comprend le grand archipel Indien ou Asiatique, les groupes de Sumatra, de Java, les archipels de Zambara Timor, des Moluques, les groupes des Célèbes, de Borneo, l'archipel des Philippines, l'archipel de Soulou, l'île de Paragoa ou Palaouan.

2° La Polynésie occupe, dans le grand océan Indien austral, l'étendue qui se trouve entre le 125° de longitude est et le 105° de longitude ouest, et entre le 56° de latitude sud et le 35° de latitude nord.

Cette partie de l'océan Indien austral comprend, comme l'indiquent les deux mots grecs *Poly-nésie* qui forment sa dénomination, un nombre infini d'îles généralement disposées en groupes plus ou moins considérables, mais toutes d'une petite étendue en comparaison des vastes terres qui appartiennent aux deux autres parties du Monde maritime. De toutes les divisions du Monde maritime, aucune n'embrasse un plus grand espace de mer, et une aussi petite superficie de terre composée d'îles éparses sur un vaste océan, et séparées par des intervalles plus ou moins considérables.

Les divers archipels qui composent la Polynésie peuvent se subdiviser, comme nous l'avons dit, en deux grandes classes, selon qu'ils sont situés au nord ou au sud de l'équateur; ils font partie de la Polynésie septentrionale ou de la Polynésie méridionale. Tous ces archipels

également placés entre les tropiques, peuplés par une race d'hommes parvenue à la même période de civilisation, se ressemblent par leur climat, leurs productions et leur aspect en général.

Nous citerons parmi ces archipels seulement les îles Mariannes, de Pannoug, les îles Carolines, de Viti, de Tonga, de Tahiti, de Mandana, de Hawaii, plus connues sous le nom de Sandwich.

Viennent ensuite un grand nombre d'autres îles qui, ne pouvant être rattachées à aucune des principales divisions du Monde maritime, à cause des grands espaces qui les séparent, pourraient bien être comprises sous la dénomination générale de sporades, qu'on pourrait, dit M. Balbi, emprunter à l'archipel de la Grèce. Il n'entre pas dans notre sujet d'en donner une liste, qui ne pourrait d'ailleurs qu'être inexacte, attendu que la connaissance que nous en avons est encore imparfaite.

3° L'Australasie s'étend dans l'océan Indien austral, entre les 76° et les 181° de longitude E., et entre le 1er degré de latitude boréale et le 55e de latitude australe.

L'Australasie porte à juste titre ce nom, puisque, de toutes les parties du globe, c'est la seule qui se trouve entièrement située au S. de l'équateur ou de l'hémisphère austral. Comme elle était trop grande pour être rangée parmi les îles, la plupart des géographes en ont fait une cinquième partie du monde.

L'Australasie se subdivise en deux grandes portions distinctes, 1° le continent, et 2° les îles qui, au S., à l'E. et au N., forment, avec le continent, une mer méditerranée percée.

Le continent de l'Australie se nomme aussi Notasie, ou Nouvelle-Hollande; nous nommerons les îles qui forment une autre subdivision îles Australiennes.

On distingue dans les îles Australiennes quatre groupes principaux, qui sont :

1° La Nouvelle-Guinée, ou Papou; les îles qui en sont voisines et celles qui forment l'archipel de la Louisiade.

2° Les archipels de la Nouvelle-Bretagne, de la Nouvelle-Irlande et des îles Salomon.

3° Les archipels de Santa Cruz et del Spirito Santo, ou les Nouvelles-Hébrides.

4° Les deux grandes îles auxquelles on a donné les noms de la Nouvelle-Zélande, et de l'île ou terre Van Diémen, nommée aussi Tasmanie.

En se dirigeant à l'O., on rencontre la grande île à laquelle on a donné le nom de Nouvelle-Calédonie; elle est étroite et allongée. Il y a une chaîne d'îles qui fait suite à cette immense masse qui, entre la Nouvelle-Calédonie et la Notasie, sépare en deux portions la mer d'Australie.

En se dirigeant au S. pour aborder dans la Nouvelle-Zélande, on sort de la zône torride, et on navigue pendant environ 10°, ou 60 milles, sans rencontrer que la petite île de Norfolk qui se trouve à moitié chemin.

Les deux grandes îles auxquelles on a donné le nom de Nouvelle-Zélande, placées à l'extrémité du monde austral, sont séparées entre elles par le détroit de Cook d'environ 5 lieues de large. Elles s'étendent du S. au N. parallèlement à la Notasie, ou Nouvelle-Hollande. La plus septentrionale se nomme *Erheinomauwe*, et la plus méridionale *Tawai Poenammou*. La première a 180 lieues de long; la seconde en a 200. Ces îles jouissent en général d'un climat tempéré.

Au S. de la Nouvelle-Zélande sont l'île Snare et le groupe des îles Auckland. A l'E. se trouvent les îles de Chatam, de Cornwallis et de Bounty. Cette dernière est la terre la plus rapprochée des antipodes de Paris.

En tournant au N. O., en traversant l'océan d'Australie à son extrémité S., on aborde à la terre Van Diémen, ou Tasmanie, grande île qui n'est séparée de la Notasie, ou Nouvelle-Hollande, que par un canal d'environ 50 lieues de large, qu'on nomme le détroit de Bass, où se trouve l'archipel des îles Furneaux; l'île de King, qui a 40 milles du N. au S., se trouve à l'entrée occidentale du détroit de Bass, comme l'île Furneaux à l'entrée orientale.

Ici se terminent les îles Australiennes, et un court trajet vous porte dans la Notasie, ou Nouvelle-Hollande, qui se divise en deux parties, l'une occidentale et l'autre orientale; mais les côtes seules sont connues. On y remarque le port de Jackson et la Baie Botanique (Botany Bay). Elle renferme la Nouvelle-Galles du S., à la possession de laquelle les Anglais prétendent, et dont la partie, comprise entre les 31° et 35° de latitude S., a été divisée en dix comtés, auxquels on a donné les noms de Cumberland,

Camden, Argyle, Westmoreland, Northumberland, Roxburgh, Durham, Ayr, Cambridge et Londonderry.

Le golfe Saint-Vincent, sur la côte orientale, renferme, à son entrée, l'île des *Kangourous*, qui est la plus grande de toutes les îles voisines de la Notasie. Elle a 100 milles de long de l'E. à l'O.; 30 milles du N. au S., et 300 milles de circonférence.

Nous avons cru devoir donner avec quelque détail cette division du grand océan Indien austral, parce que nous avons pensé que, dans un ouvrage consacré au commerce maritime, nous ne pouvions nous dispenser de faire mention du Monde maritime, qui occupe un si vaste étendue de mer et renferme une si grand nombre d'îles dont les riches produits alimentent, en grande partie, le commerce et la navigation de cette partie du globe.

(Voir *les instructions nautiques sur la navigation de la mer Baltique*. N° 1.)

MER DU NORD.

DEPUIS LES CÔTES DE NORWÉGE JUSQU'A LA MANCHE.

La navigation de la mer du Nord est généralement facile au large; mais elle est parfois dangereuse, surtout vers la côte norwégienne, qui est remplie d'écueils. Dans la bonne saison, c'est-à-dire d'avril en septembre, les vents dominans sont ceux d'E. et d'O., plus favorables que les vents de S. et de N. qui règnent en hiver. La direction des courans semble dépendre de ces derniers vents; mais généralement elle est incertaine, et il serait difficile de rien fixer de positif à cet égard.

L'approche des côtes de Hollande, d'Angleterre et de France, et quelques coups de vent du N. O., rendent la navigation périlleuse vers les équinoxes et dans l'hiver.

MANCHE.

La navigation de la Manche exige de grandes précautions à cause du peu d'étendue du canal, des sautes de vent, des îles et des écueils nombreux sur la côte de France, des pluies et des brouillards qui peuvent conduire les bâtimens dans le canal de Bristol, ou les perdre en vue de Jersey et de Guernesey. Son ouverture est comprise entre Ouessant et les Sorlingues. Elle se termine au Pas-de-Calais, à une ligne supposée tirée de la pointe Grisnez au South-Foreland.

Quand on vient de l'O. pour entrer dans la Manche, le mauvais temps ne permet pas toujours de venir chercher un des feux de l'entrée, c'est-à-dire d'Ouessant ou des Sorlingues: la prudence exige alors qu'on tienne le large jusqu'à ce que le temps devienne meilleur ou qu'on ait pu bien déterminer la position où l'on est. Il faut bien s'assurer de la sonde des bancs des Soles, non-seulement pour déterminer la distance où l'on est de la terre, mais encore pour assurer la latitude où l'on se trouve.

La grande Sole est un banc de sable qui gît à peu près N. et S., dans une forme presque circulaire et qui part de la pointe du S. O. de l'Irlande, en barrant l'entrée de la Manche jusque par 48° 55′ lat. N. Sa largeur moyenne est de 18 lieues. Il n'y a point de fond au large des deux côtés, et les vaisseaux qui viennent du large peuvent facilement se tromper à la sonde de ce banc, qu'ils prennent pour celle de la Manche. La pointe du S. est par 48° 55′ lat. N. et par 13° 20′ long. O.

La petite Sole est un autre banc de sable qui gît N. N. O. et S. S. E., situé à l'E. et au S. E. de la pointe du S. de la grande Sole, dont il est distant de 12 l. On y trouve 60 brasses d'eau. Quand on vient terrir vers Brest, il ne faut pas confondre la sonde de ce banc avec celle de Ouessant. La pointe du S. est par 48° 27′ lat. N. et par 11° 50′ long. O. La pointe du N. est par 49° 17′ lat. N. et par 12° 25′ long. O.

Les vents d'O. règnent d'octobre en décembre, et ceux d'E. de janvier en avril. Les courans sont généralement à l'E. et à l'E. N. E. avec le flot et dans une direction contraire avec le jusant. A l'entrée du canal il y a un courant N. et N. O. dont il faut se défier.

Sur la côte de Bretagne, les vents sont presque toujours au S. O. En général, autant qu'on le peut, il faut ranger la côte d'Angleterre, qui est saine et nette.

Dans le Pas-de-Calais, il faut aller la sonde à la main, à cause des bancs très-dangereux à marée basse.

(Voir *la description nautique de la mer du Nord, depuis Calais jusqu'à Ostende*. N° 2.)

MER D'IRLANDE.

La navigation est assez difficile dans cette mer, à cause du resserrement des côtes, de la brume et des courans irréguliers qui entraînent les navires vers la côte d'Angleterre, qui est remplie d'écueils de ce côté. On a remarqué que les vents de S. et de S. O. sont assez constans pendant huit mois de l'année; mais les courans dépendent principalement de la marée; c'est en général vers le N. qu'ils dirigent; cependant ils obliquent vers les côtes de Galles, et alors ils sont assez violens pour faire dériver les navires.

OCÉAN ATLANTIQUE.

DEPUIS LA MANCHE JUSQU'A LA MÉDITERRANÉE.

Il n'y a de dangereux dans cette grande étendue de côtes que le golfe de Gascogne, à cause des îles et des rochers qui se trouvent à quelque distance de la côte, et parce qu'en général la côte de France est peu saine. Mais celles de l'Espagne et du Portugal sont sans dangers, et les coups de vent y sont assez rares. De mai en septembre les vents sont généralement E. N. E. ou S. E., et ils varient peu jusqu'à l'embouchure du Tage. Le courant semble se diviser; car il est généralement E. le long de la côte d'Espagne, N. O. sur celle de France, et enfin S. E. sur celle de Portugal, jusqu'au détroit de Gibraltar.

En hiver, il faut se garder des coups de vent d'O.

(Voir *les instructions sur les attérages des côtes occidentales de France.* N° 3)

DÉTROIT DE GIBRALTAR.

C'est le canal qui sépare l'Europe de l'Afrique. Sa plus grande ouverture à l'O. est depuis le cap Spartel jusqu'au cap Tarifa, et à l'E. depuis la pointe d'Europe jusqu'à Ceuta. Le milieu ne comprend qu'un espace de 8 milles et 172. Ce détroit est sain et l'on peut y louvoyer hardiment; mais les courans y sont très-violens.

Voici quelques indications pour naviguer dans ce détroit en deçà, en partant de la côte d'Espagne, et au delà. Les courans portent généralement à l'E.; mais, en dehors du détroit du cap Trafalgar à Cadix, le contre-courant, qui porte au N. O. pendant la durée du flot, se fait ressentir jusqu'à 14 milles au large les jours de nouvelle et de pleine lune. On peut louvoyer, en virant à deux lieues de terre, en courant des bords d'environ 6 milles et en faisant un fréquent usage de la sonde.

Du cap de Gate au détroit, la direction du courant est E. S. E. près de la côte, S. E. et même S. S. E. plus au large, et sa vitesse augmente jusqu'à 2 milles au S. du 3e deg. de lat. En général, il faut ranger la côte d'Espagne.

Du château de Guardias-Viejas (près la pointe d'Hélène à Gibraltar), les bâtimens ne devront pas prolonger leurs bordées au delà du 36e deg. de lat., et les petits feront bien de ne pas s'écarter à plus de 2 lieues de la côte.

Près du détroit, les vents d'O., variables au N. O., après avoir duré quelque temps, sont remplacés par des vents d'E. variables au S. E., qui acquièrent bientôt une grande violence. Ce changement est annoncé par des nuages qui couvrent le mont de Gibraltar, toujours clair dans les vents d'O. C'est presque toujours vers la nuit que les vents passent à l'E.

Pour donner dans le détroit en sortant de la Méditerranée, il faut prendre le point de départ à demi-lieue au S. de la tour de Cala-de-Burra (6 lieues de Malaga), et gouverner pour passer à une distance à peu près égale de la pointe d'Europe.

M. Olivier, officier de marine, à qui nous avons emprunté ces documens, conseille aux navires de mouiller, pendant l'hiver, dans la baie d'Algésiras, entre le fort Mirador et la rivière Palmones.

MÉDITERRANÉE.

Cette mer est entre 30° 20′ et 44° 25′ de lat. N., et entre 7° 40′ de long. O. et 34° de long. E. Ses rivages présentent des aspects variés, généralement formés de hauts promontoires en Espagne; ils sont, en France, bas et bordés de lagunes autour du golfe de Lyon. Elevée vers la Grèce, l'Asie mineure et la Syrie, la côte est plate vers l'Egypte.

Des écueils nombreux rendent la navigation fort dangereuse vers les Syrtes; il y a aussi beaucoup de bancs de sable et de rochers entre la Sicile et la côte de Tunis.

Les vents y sont très-variables. Il n'y a pas de vents généraux, comme dans l'Atlantique; mais nous citerons pour-

tant, comme dominans une partie de l'année, le solano à l'O. et le sirocco vers le milieu. Ils exercent leur funeste influence, le premier sur les côtes d'Espagne, et le second sur les côtes d'Italie.

Un courant violent qui règne au milieu du détroit de Gibraltar lui porte les eaux de l'Atlantique, tandis que, sur les deux côtés du passage, des courans plus faibles ont une direction opposée. Un autre courant du détroit des Dardanelles amène à l'Archipel, puis à la Méditerranée, les eaux de la mer de Marmara et de la mer Noire. Les autres courans suivent en général la direction des vents, quand ceux-ci ont de la force et de la durée. Au détroit de Messine, des courans N. et S. obéissent aux marées. Près de l'île de Corse, les courans portent à l'O. après des vents de N. E. Dans le golfe de Lyon les courans suivent les côtes ordinairement dans une direction O., et par les vents du N. O. dans une direction E.

La mer y est courte et dure, et nous ne pourrions trop recommander de la prudence vers le golfe de Lyon.

(Voir *les renseignemens sur les côtes de la province d'Oran.* N° 4.)

MER ADRIATIQUE ET MER IONIENNE.

Ces mers ont de nombreux écueils vers la côte de Dalmatie, et des hauts-fonds sur celle d'Italie. Dans la bonne saison, c'est-à-dire d'avril en septembre, les vents les plus fréquens sont ceux de l'O. au S. et au S. E. Un autre vent du N. E., qu'on nomme borée, souffle avec une violence à laquelle on résiste difficilement. Les courans portent constamment au S. et avec une vitesse très-modérée.

En été, la navigation de ces parages est douce et agréable; mais en hiver elle est remplie de dangers, surtout à cause du défaut d'abris.

(Voir *la description hydrographique de la mer ou golfe Adriatique.* N° 5.)

MERS NOIRE, DE MARMARA ET D'AZOF.

Ces trois petites mers, qui comprennent les détroits des Dardanelles et de Constantinople, sont d'une navigation assez facile. Le détroit de Constantinople a un courant qui porte les eaux de la mer Noire dans celle de Marmara, qui à son tour envoie les siennes dans l'Archipel par un courant du détroit des Dardanelles; cependant on observe dans ce même détroit sept courans qui, rejetés d'un promontoire à l'autre, acquièrent assez de force pour repousser les eaux sur leur passage et les refouler momentanément dans la mer Noire.

Dans cette mer, les vents de S. et de S. O. sont les plus fréquens, excepté entre juin et août.

Dans la mer d'Azof, très-peu profonde, les courans suivent les vents, qui paraissent se tenir assez constamment au S. et S. O. Cette mer est sujette à geler en hiver.

(Voir *les instructions sur la navigation des Dardanelles, du Bosphore, de la mer de Marmara, et des mers Noire et d'Azov ou d'Azof.* N° 6.)

OCÉAN ATLANTIQUE.

RÉGION COMPRISE ENTRE 30 ET 60° LAT. N.

Dans cette immense partie de l'Océan qui sépare l'Europe de l'Amérique, les vents sont variables; cependant ceux qui viennent de l'O. sont les plus ordinaires. Vers le 28° lat. N. commencent les vents alizés, c'est-à-dire N. E. Leur limite est marquée soit par des calmes, soit par des coups de vent. Le vent alizé, qui durant l'hiver arrive vers le N., pénètre dans les parallèles inférieurs de la zône tempérée. Il souffle aux Bermudes avec une grande vigueur. Il est bon de s'attendre à recevoir quelque fort coup de vent, et il faut toujours être sur ses gardes.

Le courant des Florides, désigné sous le nom de *Gulf-Stream*, porte le mouvement général des eaux de l'O. à l'E. dans toute la région N. de l'océan Atlantique. Il parcourt la côte des États-Unis dans une direction N. E.; mais en s'éloignant du canal de Bahama, son lit s'étend et sa vitesse diminue. Sur le méridien d'Halifax, il est de plus de 75 lieues de largeur. De là il se dirige tout à coup à l'E., de manière que sa lisière occidentale forme la limite boréale des eaux courantes et touche l'extrémité S. du banc de Terre-Neuve.

De ce banc jusqu'au méridien des Açores, le *Gulf-Stream* se porte vers l'E. N. E., l'E. et l'E. S. E. Il court alors au S. E. et au S. S. E. du côté de l'Afrique, à l'E. S. E. vers le détroit de Gibraltar, et à l'E. N. E. vers les côtes d'Europe, direction que sa partie N. avait depuis Terre-Neuve.

Il change de direction suivant les saisons, et se modifie dans les latitudes élé-

vées par les vents et la fonte des glaces du pôle boréal.

ILE DE MADÈRE ET AÇORES.

(Voir *les articles généraux sous ces deux noms.*)

DU BANC DE TERRE-NEUVE AU CAP COD.

(Voir *l'article général sur la navigation des Amériques.*)

DEPUIS LE CAP COD JUSQU'AU 30e DEGRÉ DE LAT. N.

(Voir *l'article sur la navigation des Amériques.* N° 7.)

PARTIE N. DE LA ZÔNE TORRIDE.

Dans toute cette région, on nomme la bonne saison, c'est-à-dire d'octobre en mars, la saison sèche, et la mauvaise saison, c'est-à-dire d'avril en septembre, la saison pluvieuse.

Généralement, les violens ouragans sont inconnus dans les mers où se trouvent les vents alizés; mais il n'est question que de la haute mer; car auprès des côtes, et particulièrement entre le tropique et 9 à 10 degrés de lat., ils sont très-dangereux : on voit alors le vent sauter d'un point du compas au point opposé et tout renverser sur son passage.

Des vents variables de la zône tempérée N. s'étendent jusqu'à 20° de cette lat. De 28° à 10° N., les vents tiennent le N. E. au large des îles du cap Vert, et leur direction ne dépasse pas le N. N. E.; mais ils reviennent plus au N. et à l'E. aux approches des Antilles. Leur force diminue plus à l'O. Dans l'intervalle occupé par les vents du S. au S. O., des vents variables, des pluies et des calmes séparent l'alizé N. E. de l'alizé S. E., lequel règne presque toujours sous les parallèles N. les plus voisins de la ligne. La limite au N. de cet alizé descend rarement au-dessous de l'équateur, et ne s'élève point au-dessus de 6° N. La limite moyenne est par 2° 40′ N. C'est de juin en décembre que la lat. de cette limite est le plus au N.

A une grande distance de la côte d'Afrique, le grand courant équinoxial porte à l'O., et sa vitesse est de 1/6 de lieue à l'heure.

ILES CANARIES.

La navigation dans ces parages n'est guère dangereuse que d'octobre en avril, à cause des coups de vent et du peu de sûreté des abris; mais, pour peu que les navigateurs soient exercés, ils savent prévenir ces dangers.

D'avril en octobre, les vents régnans sont ceux du N. et du N. E. Dans les autres mois, on les voit passer au S., au S. O. et à l'O.; mais, généralement, ils sont peu violens, et, à quelques exceptions près, il y a du calme sous le vent de ces îles.

Les courans sont partout d'une assez grande vitesse; mais dans les environs des îles Salvages ils deviennnent dangereux à cause des îlots et des rochers qui s'y trouvent.

CÔTES DE LA SÉNÉGAMBIE.

Sur cette côte, l'hivernage a lieu du mois de mai au mois d'août. Dans cette saison, les vents viennent le plus souvent du large, c'est-à-dire qu'ils sont S. E. et soufflent avec violence : c'est la saison des tempêtes, qui sont parfois très-dangereuses. De novembre en mars, les vents se soutiennent entre le N. E. et le N.

La direction des courans est au S., se rapprochant de l'E. dans la bonne saison. Dans la mauvaise, ils portent au S. et au N., mais très-variables. Il y a des tourbillons dangereux autour des îles du cap Vert, et principalement vers le N. E.

Ces îles sont souvent environnées de brouillards très-périlleux, en ce qu'ils se joignent à la rapidité et à la variation des courans. Les vents dominans de novembre en mai sont ceux du N. au N. E. Dans l'été, ils inclinent vers l'E. Quelques ouragans et des rafales fréquentes assaillent les navires.

Les courans portent généralement au S. et S. E. avec plus ou moins de rapidité.

CÔTES DE LA GUINÉE SUPÉRIEURE ET DE LA GUINÉE INFÉRIEURE.

La navigation dans ces parages est difficile et quelquefois périlleuse. Des côtes généralement malsaines, des courans rapides et irréguliers, et des tourbillons connus dans le pays sous le nom de *tornados* exposent les bâtimens à des dangers de tout genre, surtout de juin en août.

A cela près, les vents du S. au S. O. sont les plus constans, quoique parfois ils amènent de gros temps. Au commencement de l'année, il y a quelques vents

d'E. à E. N. E., mais ils sont de peu de durée.

Les courans sont très-divisés et variables entre le N. et l'E. A la côte des Graines, ils sont S. E., et d'autres fois N. O. A celle des Dents, ils sont S. E. et très-rapides. Sur la côte d'Or, ils sont E., et en quelques endroits la mer est très-dure et brise violemment.

CÔTES DE LA GUIANE.

MER DES CARAÏBES ET CÔTE SUD DE LA FLORIDE ORIENTALE.

GOLFE DU MEXIQUE.

(Voir *les articles sur la navigation des parages de l'Amérique.*)

ZONE TORRIDE ENTRE LA LIGNE ET 30° S.

Cette navigation est facile et sûre, à cause de la régularité des vents, de leur constance et du peu d'écueils.

Les vents alizés du S. E. soufflent pendant toute l'année. Comme ils embrassent toutes les mers de la région australe, ils ont reçu le noms de vents généraux. Ils ne sont soumis qu'à la déclinaison du soleil, qui, lorsqu'elle est boréale, les fait tourner un peu plus à l'E., tandis qu'aux environs de la ligne ils inclinent vers le S.

Les courans sont à l'O., l'O. N. O. et du N. O. au N. vers 20° S. environ. Du Brésil jusqu'à 3 ou 4° dans l'O. du cap de Bonne-Espérance, un courant faible porte au S. E., de là à Ste-Hélène, il va à l'O., inclinant un peu vers le S.

CÔTES D'AFRIQUE ENTRE LA LIGNE ET 30° S.

On retrouve quelquefois dans cette région les *tornados* ou tourbillons qui existent sur la côte de Guinée; mais ils y sont rares et faciles à prévoir.

Les vents viennent presque constamment du S. et du S. O. La direction de ces vents se rapproche de l'O. S. O. et de l'O., à mesure que l'on arrive vers la latitude méridionale.

A l'exception de quelques courans variables et qui forment parfois des raz de marée, on ne remarque qu'un courant général se dirigeant vers le N. et le N. E. Il n'est très-rapide qu'autour des caps les plus avancés.

CÔTE N. DU BRÉSIL, DES BOUCHES DE L'AMAZONE AU CAP S.-ROCH.

(Voir *l'article sur la navigation de l'Amérique septentrionale*, N° 7.)

CÔTES DU BRÉSIL DU CAP SAINT-ROCH A LA LIMITE S.

(Voir *l'article sur la navigation de l'Amérique méridionale.* N° 8.)

RÉGIONS ENTRE 30 ET 50° S.

Cet immense espace de mer présente plus de difficultés que celui qui est plus au N. Les vents du N. O. et du N. E. dominent depuis la limite de l'alizé S. E. jusqu'à 35° plus loin; c'est la direction O. qui prévaut; mais généralement les vents sont variables et fort irréguliers.

Il en est de même des courans.

RIO DE LA PLATA, CÔTES DES PATAGONS ET ILES MALOUINES, PARAGES DU CAP HORN.

(Voir *l'article sur la navigation des parages de l'Amérique.*)

(Voir ensuite *les observations sur la côte de la Terre de Feu par M. Fitz-Roy, traduites et revues sur les lieux par M. de Villeneuve, capitaine de vaisseau.* N° 9.)

GRAND OCÉAN.

RÉGIONS ENTRE LES PARALLÈLES DE 60° ET 28 A 30° S.

Toute cette région offre des vents presque constans de N. O. et d'O. Il existe un courant dirigé au S. O. entre 59° et 52° S., mais il est à peine sensible.

En hiver des vents violens, mais sans mauvais temps. Absence presque totale d'écueils.

CÔTES DU CHILI.

(Voir *l'article sur la navigation des Amériques.*)

CÔTES DE LA NOUVELLE-HOLLANDE ET TERRE VAN DIÉMEN.

Les vents du large, portant droit à la côte, rendent la navigation assez dangereuse en hiver. En été elle est presque

sûre. En général, la côte est difficile; car il y a des rafales, des orages et des coups de vent du S. au S. O Mais au large on n'a rien à craindre. Les courans sont réguliers vers le S. et plus rapides.

PARTIES DE LA ZONE TORRIDE ENTRE 30 ET 28° ET LA LIGNE.

La plus grande partie de cette navigation est assez facile à cause de la constance des vents et de la régularité des courans, qui portent vers l'O. en inclinant au S. Cependant il y a des exceptions à cette règle. Généralement les vents sont de l'O., modérés de novembre en juin, et assez violens de juillet en octobre. Près de la ligne, il y a des tempêtes violentes de novembre en janvier.

Depuis la côte d'Amérique jusqu'au méridien de 130° O., la mer est libre; mais à l'O. de cette limite, elle est parsemée de groupes d'îles, d'îlots, de bancs de corail. La navigation de ces parages exige donc une attention assidue et une grande prudence.

CÔTES DU PÉROU ET DE LA COLOMBIE AU S. DE LA LIGNE.

(Voir *l'article sur la navigation de l'Amérique méridionale.*)

PARTIE DE LA ZONE TORRIDE ENTRE LA LIGNE ET 28 A 30° N.

La navigation de ces parages est difficile parce qu'ils sont semés d'îles et d'écueils en plusieurs endroits.

Les vents sont partagés entre 25 et 30° N.; l'alizé de l'E. au N. E. est constant et frais. Vers les îles Mariannes, les vents d'O. règnent pendant toute la saison d'hiver. Au commencement de cette saison, il y a des ouragans; hors de cette époque, le temps est beau. Aux îles Sandwich, les tempêtes ont lieu vers février et mars; du reste, il n'y a pas d'hivernage.

Au 18° 54′ lat. N. et 103° 15′ long. O., de décembre en juin, la saison est très-belle. Les navires qui viennent du Mexique aux Philippines trouvent presque constamment un courant équinoxial d'une vitesse moyenne de 2 lieues en 12 heures. Plus à l'O. le courant est plus rapide. Il faut bien se souvenir de ces observations, qui ont une si grande influence sur l'estime.

COTE DU MEXIQUE DE PANAMA A SAN-BLAS.

(Voir *l'article sur la navigation des Amériques.*)

RÉGION TEMPÉRÉE AU NORD DE 30° N.

La route des bâtimens qui retournent des Philippines au Mexique, qui se trouve au S. du parallèle du 34° N., est la plus sûre qu'on puisse indiquer. Des vents O. constans, des courans réguliers à l'E., presque point d'écueils; tout semble favoriser la navigation.

ILES DU JAPON.

Ces parages ne sont point sans danger. Il règne d'avril en octobre un vent régulier ou mousson O. Les vents de N. E. à N. dominent dans les autres saisons. Les changemens de saison amènent des ouragans très-violens. Les courans y sont incertains et les côtes bordées de récifs et de hauts-fonds très-dangereux.

OCÉAN INDIEN.

RÉGION TEMPÉRÉE AU S. DE 30° S.

La navigation de ces parages est assez difficile. Le voisinage de l'Afrique et de Madagascar, le changement des courans, et dans les latitudes élevées la rigueur du climat et les glaces flottantes, ajoutent aux périls.

Du cap de Bonne-Espérance jusqu'à la partie orientale de Madagascar, la partie d'O. est sujette à des tempêtes fréquentes.

A l'E. de cette région, les vents sont plus modérés; mais, dans l'E. des îles Saint-Paul et Amsterdam, sur la route des navires allant d'Europe aux îles de la Sonde, ils soufflent avec beaucoup de force dans la partie du S. E. Les courans, sur la côte d'Afrique, vont de la mer des Indes à l'Atlantique.

PARTIE DE LA ZONE TORRIDE ENTRE 30° S. ET LA LIGNE.

Pendant la durée de la mousson S. E., la navigation est assez facile; mais elle est plus dure dans la saison pluvieuse. Alors des ouragans furieux règnent entre 30 et 12° S., et les vents sont de S. O. à N. O.

De la fin de l'alizé N. jusque auprès de la ligne, la mousson S. E. règne pendant

six mois D'octobre en avril elle est remplacée par une mousson N. O. Entre la ligne et les parallèles de 3 à 4° S., les vents sont variables et mêlés de calmes.

Cet espace de mer est traversé par un courant général de l'O. à l'E. Dans les régions soumises aux moussons, les eaux courent dans la direction des vents. Les courans de la mousson N. O. sont beaucoup plus forts que ceux de la mousson E.

ILES MOLUQUES.

Dans tous ces parages, la navigation est très-variée. Deux moussons y règnent, l'une du N. inclinant vers le N. O., et l'autre du S. inclinant vers l'E. Vers Timor, ces moussons se dirigent d'une manière plus marquée vers l'E. et l'O.

Il y a une grande variation dans les courans, qui sont quelquefois très-rapides.

En général, cette mer est peu sûre, à cause des îles et des écueils dont elle est semée, et parce qu'on est souvent exposé à y être affalé dans les baies profondes. D'ailleurs, d'avril en novembre, il y a des coups de vent et des ouragans terribles parmi les Moluques.

A Amboine, à Céram et à Banda, la mousson S. E. est la saison des pluies, et la mousson N. O. est accompagnée de fortes rafales.

JAVA ET AUTRES PARTIES AU S. DE LA LIGNE.

Toute cette mer est partagée en deux moussons, l'une de S. E. d'avril en octobre, l'autre N. O. d'octobre en avril. Au printemps, la mousson S. E. incline vers l'E.; dans l'hiver, celle du N. O. incline vers l'O. Le mouvement des eaux suit la mousson; cependant on remarque que le courant est plus rapide dans la mousson N. O. que dans l'autre. Aux changemens de mousson, les courans vont en sens contraire des vents.

Généralement la mousson N. amène des mauvais temps et des rafales subites, principalement entre Java et Bornéo; mais rien n'est comparable à leur violence sur les côtes S. et O. de Sumatra.

ÎLES MAURICE ET BOURBON.

CÔTES DE MADAGASCAR.

CANAL MOZAMBIQUE.

(Voir *pour la navigation de ces parages le* 1er vol.)

PARTIE DE LA ZONE TORRIDE AU N. DE LA LIGNE.

La navigation d'une grande partie de cette mer n'est dangereuse qu'aux changemens de mousson, qui amènent des sautes de vents et des tempêtes furieuses, et parfois dans le cours de la mousson O., qui donne des rafales.

Toute la mousson N. E., qui règne d'octobre en avril, est regardée comme la plus favorable, parce qu'elle est toujours accompagnée de beau temps. Les courans obéissent, en général, aux vents, quoique cependant, en quelques parties, ils soient très-variés et très-inconstans.

Les Laquedives, les Maldives et les autres îles de cette région sont semées d'écueils qui demandent la plus grande attention.

MER DE CHINE.

ILES PHILIPPINES ET FORMOSE, GOLFES DE TUNKIN ET DE SIAM.

Ces parages ont deux moussons, l'une N. E. de novembre en avril, et l'autre S. O. d'avril en novembre.

Au large, la navigation est presque sans danger; mais, dans la mousson de S. O., les côtes et les îles de cette région éprouvent souvent de violens ouragans. Généralement le temps est sombre, pluvieux, et chargé d'orages.

A Manille, les ouragans ont lieu en octobre.

Sur la côte O. de Luçon, de violens coups de vent se font sentir en septembre et octobre.

Dans les canaux de Formose et de la Chine, de grosses rafales arrivent subitement pendant la mousson S. O.

Enfin les contrées septentrionales de la mer de Chine éprouvent une autre espèce de tempête, le *typhon*. Ces typhons s'étendent du golfe de Tunkin à Formose, à Luçon et au Japon. Ils vont cependant rarement au S. du 16e degré N.

Dans le golfe de Siam, ce sont des rafales violentes et inopinées, qu'on éprouve en mai et en août. Sur la côte de Cambodia, de février en juillet, on essuie de gros coups de vent.

Les moussons commencent à souffler d'abord sur les côtes occidentales de la mer de Chine, elles gagnent l'E. peu à peu, et il s'écoule ordinairement un mois avant qu'elles soient fixées dans les îles à

l'E. Elles n'ont pas d'ailleurs une grande régularité.

Il serait difficile d'établir une règle générale pour les courans ; mais leur direction la plus ordinaire est au N. et au N. E. dans la mousson S. O. Elle est opposée dans la mousson N. E.

Les côtes sont généralement malsaines et semées d'écueils.

DÉTROIT DE MALACCA.

Sécurité presque entière pendant la mousson N. E., d'octobre en avril; rafales inopinées, imprévisibles pendant la mousson S. O., d'avril en octobre : voilà la division de l'année dans ces parages. Quoique ces moussons ne pénètrent pas dans tout le canal, cependant les vents qu'on y ressent pendant la durée des moussons ont à peu près la même direction. Les courans portent au N. au milieu du canal. Son entrée S. est remplie d'îles et d'écueils ; mais il y a moins d'obstacles à mesure qu'on s'y avance, et, dans la bonne saison, la navigation y est assez facile.

PARTIE N. DE LA COTE DE SUMATRA.
COTES E. ET N. DU BENGALE.

Presque aucune de ces côtes n'est saine et la navigation y est difficile. Deux moussons s'y font sentir : N. E., de décembre en avril, ce qui constitue la bonne saison ; S. O., d'avril en décembre, mauvaise saison. Ici ce ne sont pas des calmes qui marquent l'intervalle des moussons, mais des rafales et de violentes tempêtes, excepté près de l'équateur. Aux îles Nicobar, on retrouve à ces époques les terribles *tornados*, dont nous avons déjà parlé. De Ranakerim à Aracan, la mousson S. O. est dangereuse. Sur les côtes d'Aracan et du Bengale, on est exposé pendant tout l'été à des tempêtes.

L'intervalle des moussons est aussi marqué par des orages.

Voici un tableau de la division des vents et des courans tel que le donnent Horsburg et Romme pour ces parages.

La mousson N. E. règne d'octobre en avril, et celle du S. O. d'avril en octobre; mais elles retardent ou avancent de plusieurs jours, et parfois d'un mois.

A la côte N. de Sumatra, la mousson N. E. incline quelquefois au N. et N. O ; la mousson S. O. varie du S. O. au N. O.

A l'E., sur la côte du Bengale, la mousson S. O. ne commence qu'en mai, et finit en novembre. Des brises de terre et de mer s'établissent en février et mars.

Les courans vont communément, vers le sud, le long de la côte S. O. de Sumatra. Près des côtes E. et dans le golfe, la belle saison amène des flots et des jusans assez réguliers. A la haute mer, les courans sont quelquefois opposés aux moussons.

En général, toutes ces côtes sont malsaines : il y a des bancs de sable aux bouches du Gange et de l'Hongly, et une grande quantité d'îlots et d'écueils aux côtes de Sumatra, des îles voisines, de Tanasserim, et parmi les îles Nicobar et Adaman.

CÔTE OCCIDENTALE DU GOLFE DE BENGALE
ET ORIENTALE DE CEYLAN.

Nous retrouvons encore les deux moussons N. O. et S. O. La première règne en février et mars, s'interrompt en avril, mai et juin, et reprend jusqu'à septembre : c'est la bonne saison. La mauvaise comprend les autres mois de l'année. Cependant le mois de juin est bonne saison à la côte E. de Ceylan et à Coromandel, et mauvaise aux côtes d'Orixa et de Golconde.

D'octobre en janvier, arrivent les coups de vent et les tempêtes.

En avril, les coups de vent sont fréquens.

Au mois de juin, des tempêtes violentes s'étendent du fond du golfe de Bengale à Orixa et jusqu'à Golconde.

En général, les courans suivent la direction des vents.

La navigation est assez sûre pendant la bonne saison sur les côtes d'Orixa, de Coromandel et de Golconde, quoique les bâtimens soient exposés dans les rades à des rafales assez fréquentes. La côte de Ceylan fourmille de récifs, et les mouillages de la côte de l'Indoustan ne sont pas tenables dans la mauvaise saison.

CÔTE O. DE CEYLAN ET DE L'INDOUSTAN
JUSQU'A LA BAIE DE CUTCH.

La côte de l'Indoustan est beaucoup plus saine et par conséquent plus sûre que celle de Ceylan, et, dans la bonne saison, qui a lieu de décembre en mars, la navigation de ces côtes offre une grande sécurité. La bonne mousson, celle du N. E., commence en octobre, et dure jusqu'en mai. Alors commencent aussi les brises de mer du N. O., qui ne cessent

que quand la mousson S. O. se fixe. Vers juin et juillet, les rafales se succèdent avec violence, et depuis cette époque elles diminuent chaque jour. En octobre, viennent les mauvais temps, qui remplissent ordinairement les intervalles des deux moussons. On peut toujours être certain que, de novembre à décembre, il doit y avoir une forte tempête dans ces parages.

Les courans sont assez souvent S. O. pendant la bonne mousson. De mai en octobre, ils vont au N., et entrent dans le golfe de Manar. Le courant est faible sur la côte de l'Indoustan; il porte au S. E. et au S. d'avril en octobre.

Les côtes de Canara et de Concan et la baie de Cutch ont beaucoup d'écueils.

GOLFE PERSIQUE.

Toutes les côtes de ce golfe, comme celles de l'Arabie, sont malsaines et bordées d'écueils, de rochers et de récifs, ce qui en rend la navigation assez dangereuse, surtout en hiver, où règnent les tempêtes et des gros temps presque continuels.

Le vent le plus constant est le N. O. Il est souvent interrompu par des gros vents de S. O., qui soufflent à l'entrée du golfe.

Les courans et les marées sont très-réguliers. De mai en septembre, les eaux de l'Océan entrent dans le golfe.

CÔTES S. E. DE L'ARABIE.

La navigation est assez facile dans ces parages pendant la bonne saison, qui s'étend de septembre en mars avec la mousson N. E.; mais elle est d'un grand danger pendant la mousson S. O. à cause des gros temps et des tempêtes qui l'accompagnent.

Dans les intervalles des moussons, et surtout à la fin de la mousson N. E., les brises de terre et de mer se succèdent. Ces brises sont constantes de février en avril.

Les courans portent vivement à l'O. dans la bonne saison, plus tard ils vont au N. E., puis à l'E.

Le golfe de Mazeira et les environs sont remplis d'écueils.

MER ROUGE.

Toute cette mer est semée d'écueils, et, si l'on considère que des brouillards règnent presque constamment dans la partie méridionale, on sera convaincu que la navigation est loin d'y être facile.

Les vents sont d'ailleurs très-partagés. Dans la partie S. de la mer Rouge et à Moka, la mousson S. règne d'octobre en juin. C'est elle qui amène les brumes. Les vents du N. occupent les autres mois de l'année; les vents du S. sont quelquefois très-violens; ceux du N. O., dans le golfe de Suez, empêchent souvent de remonter cette partie de la mer.

Près de Cosséir, les vents du N. règnent presque toute l'année. Du 19e au 21e degré, les vents sont faibles et irréguliers.

Les courans se portent dans la mer avec une vitesse plus grande, surtout dans la partie S.

(Voir *les observations sur la navigation du golfe Arabique ou mer Rouge*. N° 10.)

(N° 1.)

INSTRUCTIONS NAUTIQUES

SUR

LA NAVIGATION DE LA MER BALTIQUE.

Pour compléter autant qu'il nous est possible les renseignemens sur les différentes mers de l'Europe, nous donnons un extrait de l'excellent ouvrage publié par M. Burgues Missiessy, capitaine de frégate, sur la navigation de la mer Baltique.

DU SKAGERACK.

Un bâtiment qui se rend dans la Baltique doit, pour atteindre le plus promptement possible le Skagerack, bras de mer entre la côte septentrionale du Jutland et la côte méridionale de la Norwége, faire, si le vent le permet, le N. N. E. corrigé; en cas de vents contraires, il doit combiner ses bordées de manière à s'élever le plus possible à cette aire de vent; par des vents depuis l'E. du monde jusqu'au N. O. par le S., il pourra toujours faire bonne route, à moins d'une dérive considérable, dans le cas où, par de gros temps, il serait forcé de tenir de plus près. Parvenu entre le 56e et le 57e degré de latitude, il lui sera avantageux de hanter la côte du Jutland, en ne l'approchant pas néanmoins de plus de quatre à cinq lieues; les courans sur cette côte, partant généralement du N. au N. E., il atteindra bien plus promptement, à l'aide de ces courans, la pointe de Skagen, dont il lui est indispensable de prendre connaissance pour donner dans le Cattegat avec sécurité.

Le cap Darnouse peut être considéré comme l'entrée du Skagerack, du côté de la Norwége. Quand, avec les vents avec lesquels nous conseillons d'aller en prendre connaissance, on aura, à l'aide de relèvemens, rectifié sa position, on pourra, avec toute sécurité, aller chercher l'entrée du Cattegat, et régler la route de manière à reconnaître la pointe de Skagen, dont un relèvement exact est de la plus haute importance pour la sûreté de la navigation, dans le cas surtout où l'on donnerait dans le Cattegat avec des vents contraires.

DU CATTEGAT (1).

Le Cattegat, bras de mer qui sépare le Skagerack de la mer Baltique, a été dans tous les temps regardé par les marins comme un passage difficile. La force et l'irrégularité des courans, la fréquence et la violence des coups de vent qu'on y éprouve, le nombre de bas-fonds, de récifs, de rochers et d'îlots dont sont bordés les rivages du Jutland, les îles du Cattegat et la côte de Suède, sont des dangers réels, que rendraient plus redoutables les erreurs et les inexactitudes qu'on rencontre dans les anciennes cartes, ou l'ignorance des marins.

Le nombre de phares élevés sur les différens points des côtes des îles baignées par la mer du Cattegat, et la manière dont on a multiplié les amers, les balises

(1) *Avis aux navigateurs.*

Comme il est important pour les bâtimens qui, en hiver ou au commencement du printemps, passent dans le Cattegat, de savoir s'il existe encore dans ce détroit des glaces flottantes, il a été ordonné qu'un pavillon avec une bande bleue perpendiculaire, serait hissé pendant le jour sur le phare de la pointe Skaw, toutes les fois qu'on apercevrait de ce point des glaces capables d'obstruer la navigation du Cattegat, soit par leur volume, soit par leur quantité.

et tous les moyens de reconnaissance propres à guider les navigateurs, honorent les gouvernemens danois et suédois.

Il n'y a point de marées sensibles dans le Cattegat; les courans quelquefois violens qu'on y remarque ne peuvent être attribués qu'à l'action du vent; quand il souffle avec constance et force dans la mer du Nord et dans la Baltique, soit dans une direction, soit dans une autre, il soulève de grandes masses d'eau, et les refoule avec violence dans les golfes, les anses et les canaux innombrables que forment les îlots détachés des côtes. Cependant on peut établir en fait que les eaux de la Baltique se rendent dans le Cattegat par le Sund, et qu'en général, plus on est rapproché de ce détroit, plus les courans y portent au N. et au N. E.

Il peut arriver que dans le Cattegat un navire se trouve affalé sur la côte de Suède par des coups de vent violens de l'ouest au sud : dans ce cas il existe plusieurs bons mouillages, où même les gros bâtimens pourront trouver un refuge et un abri assurés. Tels sont ceux de *Marstrand*, *Vddewala*, *Maloë*, *Konsbakka*, et de l'île d'*Halland's Wœderoë*.

On peut diviser le Cattegat en trois parties distinctes, savoir : 1° Le passage entre la côte de Suède et les îles de Loessoë et d'Anholdt, passage le plus généralement fréquenté;

2° Les différens passages entre ces îles et les récifs et les hauts-fonds qui les entourent;

3° Le passage enfin entre ces îles et la côte orientale du Jutland.

L'entrée du Cattegat est comprise entre la pointe de Skagen, extrémité septentrionale du Jutland, et l'île de Marstrand sur la côte de Suède.

La pointe de Skagen, quoique extrêmement basse, est très-reconnaissable par un phare bâti dans l'Ouest de cette pointe, et qui est peint en blanc, élevé de 63 pieds au dessus du niveau de la mer; on y entretient toute l'année un feu fixe et à l'air libre qu'on peut apercevoir de 5 à 6 lieues en mer, soit de jour, soit de nuit. Le cap une fois reconnu, on n'a d'autre précaution à prendre que d'éviter, en le contournant, les récifs de la pointe qui sont marqués sur la carte.

On a aussi placé sur l'île d'Anholdt, située au milieu du Cattegat, un phare avec un feu fixe élevé de 112 pieds au dessus du niveau de la mer, que l'on aperçoit de six à sept lieues. Ce phare est un établissement précieux pour la navigation du Cattegat, étant le seul moyen de se diriger à l'égard des hauts-fonds qui se trouvent entre la côte de Suède et l'île d'Anholdt, et entre celle-ci et Loessoë.

Le gouvernement danois a fait placer en 1800 un second feu à lampe à 50 pieds au dessous du feu principal et en dehors du phare. La clarté du feu supérieur empêche qu'on n'aperçoive à la simple vue le feu inférieur quand celui-ci est à l'horizon; mais avec une longue-vue on les distingue très-bien, et l'on peut s'estimer à dix ou douze milles de la tour, et évaluer sa position par rapport au danger de Knoben.

LE SUND.

Le Sund, ou détroit qui communique du Cattegat dans la Baltique, offre en général un mouillage d'une très-bonne tenue; il suffit donc d'être pourvu de bons câbles et de bonnes ancres. Le meilleur mouillage pour les gros bâtimens est un peu dans l'Ouest du banc de Disken, par sept ou huit brasses d'eau.

Du cap Kullen au détroit, il convient de se tenir à mi-chenal par un fond de 14, 15 et 16 brasses : à quatre milles environ dans le N. O. du château de Cronembourg, forteresse placée à la pointe la plus occidentale de l'île de Zeelande, il faut donner un peu de tour à la côte de Danemarck, pour doubler le banc de l'Elsyse-Sand, qui s'étend à quelque distance dans le N. de cette forteresse : aussitôt qu'on a dépassé le fort de Cronembourg dans le Sund, on revient sur tribord, et l'on peut y revenir tout-à-fait dès que, la sonde rapportant onze brasses, on relève le fort au N. N. E. corrigé.

On entretient toute l'année un feu à Cronembourg; il consiste en un fanal qu'on hisse tous les soirs à une des tours de la forteresse. La côte est accore sous Elseneur; on y mouille ordinairement par 7 à 9 brasses.

RADE D'ELSENEUR.

Dans le choix d'un mouillage sur cette rade, plus on se rapprochera d'Elseneur, et moins on sera exposé à l'action des courans, qui, sans être réguliers dans le Sund, sont quelquefois assez forts et suivent la direction du vent : cependant

ils portent généralement plutôt dans le Cattegat que dans la Baltique; en se rapprochant de terre, on sera aussi moins exposé aux abordages, qui sont à craindre par l'innombrable quantité de bâtimens qui arrivent dans le détroit.

Les navigateurs qui veulent entrer dans le Sund ou en sortir pendant la nuit, peuvent très-bien se guider sur les feux du cap Kullen, de Nakkehoved et du château de Cronembourg.

Sur la côte de Suède, la tenue est moins bonne que sur celle de Zeelande; on y est plus exposé à l'action des courans; cependant depuis Elsimbourg, ville de Scanie, en face du château de Cronembourg, jusqu'à Landskrona, on peut y mouiller par 15 à 20 brasses. Il ne convient pas de s'approcher de la côte à plus de 6 à 8 brasses, parce que le récif qui la prolonge, et qui s'étend au large à un demi-mille, est accore.

COPENHAGUE.

Le trajet d'Elseneur à Copenhague peut se faire aisément, sans le secours d'un pilote, avec des vents favorables, et même avec des vents contraires, puisque le louvoyage dans cette partie du Sund ne présente aucun danger; mais on ne saurait s'en passer pour entrer dans la rade de Copenhague, où la tenue est excellente par 6, 7 et 8 brasses d'eau, fond de sable vaseux.

DE DRAGOE.

On donne le nom de Dragoë à la partie méridionale du Sund depuis Copenhague, jusqu'à l'extrémité méridionale de l'île d'Amack du côté du Danemarck, et de l'autre côté jusqu'à la pointe de Falsterbo en Scanie. On prend à Copenhague un pilote du Dragoë pour se rendre dans la Baltique.

Le passage principal est formé par les îles de Salthom et d'Amack; ces îles sont entourées de bancs sur lesquels il reste peu d'eau. Dans le nord du Dragoë, en face de la ville de Copenhague, un banc d'une demi-lieue de long, nommé Middelground, sur le milieu duquel il ne reste que deux brasses et demie d'eau, divise le Dragoë en deux passes; celle qui est dans l'E. du banc, et qu'on nomme Easternegat, ou Outerdeeps, est la plus fréquentée; on désigne celle qui est dans l'ouest du Middelground, sous le nom du Canal du Roi, et la partie du chenal qui est au S. du banc prend celui de Gasper-Channel.

On ne peut guère s'engager dans ces trois passes sans un vent favorable; le chenal est marqué par des bouées placées seulement du côté de l'île d'Amack.

Un peu au delà du village de Dragoë, à la pointe S. E. de l'île d'Amack, le pilote quitte les bâtimens qui se rendent dans la mer Baltique, dont l'entrée est très-bien marquée par les tours à feu de Falsterbo en Scanie, et de Steven's-Klint sur la côte de Zeelande.

Depuis Dragoë, on peut gouverner au S. 1/4 S. E. du monde, en ayant soin de se maintenir à mi-chenal par 6 et 7 brasses d'eau, et en évitant de s'approcher de la côte de Suède, qui est basse et dangereuse, jusqu'après avoir doublé le banc de sable et de roche qui s'étend à bien près de deux lieues dans le S. de la pointe de Falsterbo.

Le phare qui se trouve sur cette pointe est une tour sur laquelle on allume, pendant neuf mois de l'année, un feu de houille à l'air libre et sans entourage. Il faut éviter de s'en approcher, et ranger de préférence les falaises élevées et fort saines de Steven's-Klint, île de Zeelande, où le gouvernement danois a fait élever, à 140 pieds au dessus du niveau de la mer, une tour avec feu à réverbère et à rotation, dont le retour périodique a lieu toutes les trente secondes: ce feu est donc alternativement aperçu et caché pendant une demi-minute, ce qui empêche qu'on ne le confonde avec le feu fixe de Falsterbo; car il serait dangereux de prendre un de ces feux pour l'autre.

On trouve dans la baie formée par les terres hautes de Steven's-Klint et de l'île de Moën, un excellent mouillage, où, par 8 à 10 brasses d'eau et une très-bonne tenue, on sera à l'abri de tous les vents dangereux dans la Baltique.

LA MER BALTIQUE.

Dès qu'on relève le feu de Steven's-Klint ou sa tour au N. O. corrigé, et le phare de Falsterbo au N. E., on a franchi le Sund, et l'on est dans la mer Baltique; dès lors on peut, suivant le vent, faire valoir la route du S. E. à l'E. S. E. jusqu'à relever Falsterbo au nord du monde. On pourra gouverner ensuite de manière à prolonger à la distance de 8 à 9 milles la côte basse de la Scanie, et à passer dans le N. de l'île de Bornholm.

Les bâtimens qui sont destinés pour les ports des golfes de Livonie, de Finlande et de Bothnie, ou qui en reviennent, passent ordinairement au N. de l'île de Bornholm, dont la partie septentrionale est saine et haute; ils évitent en général sa partie méridionale, qui offre plusieurs passages dangereux à travers une chaîne de roches qui s'étend sous l'eau à plus ou moins de profondeur, depuis la pointe S. de Bornholm jusqu'à l'île de Ruggen.

ILE ET PHARE DE BORNHOLM.

L'île de Bornholm est assez élevée pour qu'on l'aperçoive par un beau temps à 8 ou 9 lieues. L'importance de ce point de reconnaissance a porté le gouvernement danois à faire construire un phare au N. de l'île, sur le penchant de la montagne, dite le Steilberg, où l'on entretient toute l'année un feu fixe de houille renfermé dans une lanterne en glaces, et dont la lumière est très-éclatante par l'effet des réflecteurs en métal poli et étamé dont il est entouré. Ce phare est élevé de 272 pieds danois audessus du niveau de la mer.

On peut approcher la côte septentrionale de l'île jusqu'à deux encâblures, parce qu'elle est accore dans cette partie; en s'éloignant dans la direction du N., le fond augmente promptement de 15, 20 et 30 brasses.

Il y a mouillage le long de la côte orientale de Bornholm, à Sevanike et devant Nexoë, pour les bâtimens qui à leur retour de la Baltique éprouveraient des vents d'O., contre lesquels la terre leur offrirait un abri; on peut aussi mouiller dans l'O., en cas de vents contraires.

DES ILOTS ERTHOLMAR, DE CHRISTIANSOE ET DE SON PHARE.

Les petites îles d'Ertholmar ou de Christiansoë offrent aussi un point de reconnaissance très-important aux bâtimens qui font la navigation de la Baltique, surtout la nuit, à cause d'un feu à rotation placé sur une tour ronde ou ancien fort qui domine la principale et la plus orientale de ces îles, appelée le Christiansoë, dont le groupe du même nom est situé à 5 lieues environ dans l'E. 9° N. du feu de Bornholm.

Le chenal entre l'île de Christiansoë et celle de Frédérikshohn forme une espèce de havre ou de port de 800 pieds de longueur sur 200 de largeur; il offre un asile précieux à des bâtimens même d'un fort tirant d'eau, qui, par suite du mauvais temps ou d'avaries graves, se trouveraient en état de détresse, ou qui, dans l'arrière-saison, seraient menacés de glaces.

Christiansoë offre un port de relâche qui a l'avantage de se trouver dans une mer libre, rarement prise par les glaces; tandis qu'il n'y a presque pas d'hiver où les côtes de la Baltique ne soient gelées.

Deux passes y conduisent : celle du N. est la seule praticable pour les grands navires et même pour les frégates; elle n'a cependant que cent pieds de largeur; la passe du S. ne peut recevoir que des bâtimens qui ne tirent pas au dessus de douze pieds d'eau.

Quand on désire se rendre au mouillage de Christiansoë, il faut appeler un pilote, en mettant un pavillon en tête du petit mât de hune; le fort répond aussitôt par le sien, ce qui vous assure que le pilote va se rendre à bord. Si le fort ne répond pas, c'est un indice que le port est encombré de bâtimens (il ne peut y entrer que de 30 à 40 navires) et qu'on ne peut y être admis.

Le feu de Christiansoë est facile à distinguer de celui de Bornholm; celui-ci est fixe, tandis que le premier est à rotation; quoique élevé de 85 pieds seulement au dessus du niveau de la mer, il peut être aperçu de 4 lieues. Il consiste en neuf grandes lampes à réflecteurs, qui pendant une révolution de trois minutes se montrent graduellement dans toutes les directions. Pendant cet intervalle de temps, de 20 secondes en 20 secondes, la masse de lumière s'accroît, et au bout de la troisième minute le feu est dans tout son éclat; quoiqu'il y ait ensuite 20 secondes d'interruption entre le moment du plus grand effet de lumière et celui où la révolution recommence, on aperçoit toujours un peu de clarté, si l'on n'est pas à une grande distance du phare.

Dès que, par relèvement du feu de Bornholm, ou par celui de Christiansoë, un bâtiment a rectifié sa position, il réglera sa route suivant le point de la Baltique où il est dans l'intention de se rendre. Le N. N. E. du monde sera celle que devront suivre les bâtimens destinés pour Carlskrona; le N. E. sera l'aire de vent à laquelle devront gouverner les navires qui, se rendant à Stockholm ou dans

le golfe de Bothnie, voudront prendre connaissance de la tour à feu placée à la pointe S. de l'île d'OEland ; le N. 48° E. conduira en vue du cap Hobborg, pointe méridionale de l'île de Gottland, les bâtimens destinés pour les ports du golfe de Finlande; enfin ceux qui, se rendant à Riga ou dans le golfe de Livonie, voudront atterrir sur la côte de Courlande, feront valoir la route à l'E. N. E. Cette dernière côte est fort saine entre Libau et Windau ; leurs clochers peuvent très-bien servir de remarque ; la première de ces villes en a trois, et Windau n'en a qu'un seul, qui a la forme d'une tour conique.

L'île d'OEland, très-basse dans la partie méridionale, plus élevée dans le N., fort étroite dans toute son étendue, prolonge la côte de Sinaland en Suède sur une longueur de 74 milles ; elle forme avec cette partie du continent le détroit de Kalmar ou le Kalmar's Sund. Ce détroit, de 12 à 13 milles environ à chacune de ses ouvertures, se resserre, et vers le milieu n'a guère que trois milles et demi. La navigation de Kalmar's Sund est dangereuse et peu praticable sans le secours d'un pilote ; peu de navires étrangers s'y engagent.

Le phare de la pointe S. de l'île d'OEland est un excellent point de reconnaissance pour les bâtimens venant du S. C'est une tour peinte en blanc, dont le feu fixe est placé à 120 pieds au-dessus du niveau de la mer, et peut par conséquent être aperçu à 6 lieues au large; ce feu n'est point allumé du 1er mai au 1er août.

A trois milles et demi dans le S. 38° O. de la pointe méridionale d'OEland, s'étend un récif dangereux, tout-à-fait accore dans sa partie occidentale. La côte orientale de l'île n'offre de points remarquables que les clochers des bourgs et des villages; on peut l'approcher par 8 à 10 brasses d'eau, jusque par le travers de l'église de Langelot; de là jusqu'à l'extrémité septentrionale de l'île, il faut se tenir à deux lieues au moins de la côte, à cause de plusieurs hauts-fonds dangereux, très-accores, et sur lesquels il ne reste que 10 à 12 pieds d'eau.

L'ILE DE GOTTLAND.

Les bâtimens destinés pour un des ports du golfe de Finlande, soit qu'ils aient fait route ou non de manière à relever le feu de l'île d'OEland, cherchent en général à prendre connaissance de l'extrémité méridionale de l'île de Gottland ; le cap qui le termine dans cette partie, et qu'on appelle de Hobborg, a l'aspect d'une falaise blanche. La côte orientale de Gottland est boisée ainsi que la côte occidentale, et va toujours en s'élevant jusqu'à la ville de Wisby, bâtie sur le bord de la mer.

PHARE DE LANDSHORT,
côte de Sudermanie.

Les bâtimens destinés pour Stockholm peuvent passer entre les îles d'OEland et de Gottland, et se diriger vers le phare de Landshort, point de reconnaissance de la plus haute importance, tant de jour que de nuit, pour les bâtimens venant du S. Cette tour à feu, haute de 70 pieds, est peinte en blanc : par un temps clair on la découvre à la distance d'environ cinq lieues. Le feu n'est pas allumé pendant les trois mois et demi de l'été; mais les jours sont si longs dans ces parages pendant cette partie de l'année, que les feux n'y seraient d'aucune utilité. Le phare de Landshort est bâti sur la pointe S. de la petite île d'Oja; on peut en venant du large en approcher avec confiance, tant qu'on le relève entre le N. E. et le N. N. O. Les pilotes pratiques viennent ordinairement à la rencontre des bâtimens en dehors de Landshort.

Quant aux navires qui veulent faire route pour le golfe de Finlande, ils doivent, après avoir rectifié leur position par des relèvemens pris à Gottland, soit de la pointe d'Hobborg, soit du phare d'OEsterngarsholm, gouverner de manière à aller reconnaître Dagerort, pointe occidentale de l'île de Dago, ou son phare.

LE GOLFE DE FINLANDE.

Le golfe de Finlande est un bras de mer qui s'étend et se prolonge dans l'E. de la Baltique, et au fond duquel se trouvent les ports de Cronstadt, Saint-Pétersbourg, Wiborg, etc. Son entrée est formée au N. par la petite île d'Hango, extrémité occidentale de la côte méridionale de la Finlande, et dans le S., par le cap Dagerort, dont nous venons de faire mention.

Avis important aux navigateurs.

Il est dans l'intérêt des navigateurs de leur faire connaître une mesure extrêmement prévoyante et sage, adoptée par le gouvernement russe dans toute l'étendue du golfe de Finlande. Dans tous les passages les plus fréquentés, on place tous les ans par son ordre, sur tous les hauts-fonds ou écueils dangereux, un amer flottant surmonté d'une perche et d'un grand pavillon; ces amers sont fixés sur le fond, *de cinq à sept brasses*, le plus rapproché du danger; ceux qui dans tous les cas doivent être laissés au N. portent un pavillon rouge, tandis que le pavillon blanc sert à désigner ceux qu'il faut toujours laisser dans le S.; et ceux dont on peut passer indifféremment dans le N. ou dans le S. sont signalés par des pavillons mi-partis de blanc et de rouge.

CAP ET PHARE DE DAGERORT.

L'île de Dago est basse et couverte de bois. Sur la partie la plus élevée et à cinq milles dans l'E. du cap, on a bâti une tour à feu fixe que, par un beau temps, on peut apercevoir de 9 à 10 lieues, et qui à cette distance ressemble tout-à-fait à une voile à l'horizon. Le feu est à 538 pieds anglais au dessus du niveau de la mer; pendant le jour, quand le temps est clair, on distingue à 7 ou 8 lieues l'éminence sur laquelle la tour est bâtie.

HAUT-FOND DE VINKOVA.

Le cap Simpena est la pointe septentrionale de l'île de Dago; il est à 13 milles dans le N. E. 1/4 E. du cap de Dagerort. Le haut-fond de *Vinkova*, marqué par un amer à pavillon blanc et bleu, gît dans l'O. N. O. 10° N. du cap Simpana, à la distance de 3 lieues. Sur le haut-fond signalé, il ne reste que 24 pieds d'eau, mais sur le banc qui l'entoure le brassiage varie de 6, 8 à 10 brasses.

HAUT-FOND DE NECKMAN'S-GRUNDET.

Dans le S. S. O. du banc de Vinkova se trouve un haut-fond nommé *Neckman's-grundet*, ayant une lieue environ dans toutes les directions, sur lequel le fond est très-inégal, et varie entre 12 et 24 pieds. Près de son accore, du côté N., est un petit haut-fond, signalé par un amer à pavillon qu'il ne faut pas confondre avec celui de Vinkova, qui en est éloigné de 5 milles sur la carte du Dépôt.

HAUT-FOND D'APOLLON.

A 4 lieues dans le N. E. 1/4 E. de la pointe Simpena se trouve le haut-fond d'Apollon; il a un demi-mille de diamètre, sur une profondeur d'eau variable de 18 à 24 pieds. Les deux extrémités S. E. et N. O. de ce haut-fond sont signalées par deux amers à pavillon, le premier rouge, le second blanc.

ILE D'ODENSHOLM ET SON PHARE.

A 9 lieues dans le N. E. 1/4 E. de la pointe Simpena se trouve Odensholm, petite île très-basse; on a bâti sur sa pointe méridionale un phare dont le feu est à 110 pieds anglais au dessus du niveau de la mer. Le moyen d'éviter tous les dangers qui sont entre Dagerort et Odensholm, est de n'approcher de l'île de Dago au plus que de 4 à 5 lieues; quand, à cette distance de l'île, on sera N. et S. avec le phare de Dagerort, on découvrira Simpena, dont le relèvement indiquera la route à suivre pour passer suffisamment au large des dangers que nous venons d'indiquer.

La petite île d'Hango, située sur la côte opposée, celle de la Finlande, marque au N. l'entrée du golfe de ce nom; on la distingue aisément à une tour en bois servant de remarque aux navires qui se dirigent dans la passe qui conduit à la baie d'Hango.

Cette tour, par un beau temps, s'aperçoit à 4 lieues; elle n'est éloignée que de 27 milles et demi du phare d'Odensholm: on peut juger d'après cela, de quelle utilité ces deux points de reconnaissance doivent être aux bâtimens qui entrent dans le golfe de Finlande ou qui en sortent.

LE NYGRUND-DANGER.

A 4 milles dans le N. E. de l'île d'Odensholm, il y a un haut-fond nommé *Nygrund*, signalé par deux amers à pavillon, et sur lequel il ne se trouve que 10 pieds d'eau.

Lorsqu'on atteint le méridien du phare d'Odensholm, et qu'on en est à 2 lieues

dans le N., on peut faire valoir la route au N. E. 1/4 E. pour passer au N. de Nargoë, terre basse couverte de bois, et sur l'extrémité septentrionale de laquelle il y a un phare, dont le feu à rotation est élevé de 40 pieds audessus du niveau de la mer. Cette partie du golfe de Finlande est la plus étroite; la passe, très-resserrée par les hauts-fonds détachés de la côte de Finlande, serait dangereuse si, pour la sûreté de la navigation, on n'avait pas multiplié les feux et autres moyens de reconnaissance. En effet, au milieu du chenal, entre l'île de Nargoë et la côte méridionale de la Finlande, on aperçoit en même temps le feu de rotation de Nargoë, celui de rotation et à réverbère de Ronskaër, placé sur la petite île de ce nom, une du groupe des Makilotos, ledit feu élevé de 66 pieds au dessus du niveau de la mer, et enfin la tour à feu fixe de Koskar-eyr, bâtie sur la roche de ce nom à 100 pieds d'élévation.

Lorsqu'un navire, se trouvant dans la passe au N. de Nargoë, relevera en même temps le phare de cette île au S. corrigé et celui de Koskar-eyr à l'E. 1/4 S. E. du monde, il aura doublé tous ces hauts-fonds, et pourra faire valoir sa route à l'E. 1/4 N. E., à l'effet d'aller prendre connaissance de l'île d'Hogland.

ILE D'HOGLAND ET SES DEUX PHARES.

L'île d'Hogland est un point de reconnaissance aussi utile qu'indispensable aux navigateurs qui pénètrent dans le fond du golfe de Finlande; elle est élevée, et par un beau temps on la découvre en mer à neuf ou dix lieues. Deux phares sont placés dans la partie septentrionale de l'île; le premier, à feu fixe, à 28 pieds anglais seulement au dessus du niveau de la mer, est à l'extrémité de la pointe N.; le second, placé sur une éminence à un demi-mille dans le S. du premier, est élevé de 320 pieds; son feu est à rotation et à réverbère. Il arrive fréquemment, quand le temps n'est pas clair, que le sommet de l'île se charge et se couvre de brouillards et de vapeurs qui empêchent d'apercevoir les phares. Ce motif a déterminé le gouvernement à faire construire une tour en bois, haute de 70 pieds, sur le petit îlot de Rodskar, qui se trouve à 3 lieues dans le S. O. 1/4 O. de la pointe N. de l'île d'Hogland; on entretient sur cette tour un feu fixe qui guide parfaitement les navigateurs.

L'île d'Hogland offre deux mouillages en rade foraine, un dans le N. E. et l'autre dans l'O. de l'île, où l'on pourra laisser tomber l'ancre avec des vents de terre qui seraient assez forts pour contrarier la navigation tant en allant qu'au retour. Le fond et la tenue ne sont pas également bons partout; c'est donc la sonde à la main qu'on doit chercher un mouillage convenable; on laissera tomber l'ancre par 20 brasses et à un mille de la côte (1).

---

(1) *Navigation de la Baltique.*

Il existe dans les instructions nautiques publiées par le gouvernement, pour les navires qui naviguent dans la mer Baltique, une erreur très-grave, dont les capitaines ne sauraient trop se pénétrer quand ils entrent dans le golfe de Finlande.

Les instructions nautiques disent, pag. 36 (paragraphe de l'île d'*Hogland* et *de ses deux feux*) : Le second phare, placé sur une éminence à un demi-mille dans le sud du premier, est élevé de 328 pieds au dessus du niveau de la mer; *son feu est à rotation* et à réverbère.

Ensuite les mêmes instructions ajoutent, en parlant du petit îlot ou roche de Rodskar : On entretient sur la tour de Rodskar (dans le S. O. 1/4 O. de la pointe N. de l'île d'Hogland) un *feu fixe*, qui guide parfaitement le navigateur, quand ceux d'Hogland sont cachés par la brume ou le brouillard.

Les navigateurs qui prendraient cette indication à la lettre s'exposeraient au plus grand danger; car il arrive justement que, contrairement aux instructions, *c'est le feu d'Hogland* qui est fixe, et le feu de *Rodskar* qui se trouve à *rotation*.

Cette double erreur est d'autant plus importante à signaler, qu'en prenant l'île d'Hogland pour celle de Rodskar, en s'en rapportant aux indications des instructions nautiques, on s'exposerait à ranger sans défiance le sud de Rodskar, qui est semé d'écueils, tout en croyant passer dans le sud d'Hogland, que l'on peut ranger sans danger dans la partie méridionale.

C'est, dit le Journal du Havre (des 20 et 21 octobre 1833) d'après les observations d'un de nos capitaines qui a parcouru plusieurs fois le golfe de Fin-

On peut passer dans le N. ou dans le S. d'Hogland; du côté du N. il y a plusieurs dangers et hauts-fonds; mais ils sont tous signalés par des pavillons dont la couleur indique, ainsi que nous l'avons expliqué, de quel côté de la route il faut les laisser, pour ne pas s'engager hors du vrai chenal.

Dès qu'on a dépassé Hogland, on gouverne sur l'île de Sommaro, afin d'éviter le Steengrund, haut-fond qu'on laisse dans le S.; il y a de 17 à 20 pieds d'eau sur le Steengrund; ce danger est signalé par deux amers à pavillon blanc du côté du N., et deux à pavillon rouge du côté du S.; il est dans le S. E. 3° E. de l'île de Sommaro et dans le S. O. 174 S. de l'île de Nervoë.

ILE ET PHARE DE SOMMARO.

L'île de Sommaro est basse et accore du côté de l'E. Sur le petit monticule qui s'élève au milieu de l'île, il y a une tour à feu fixe très-brillant, qui est à 84 pieds anglais d'élévation. Ce phare est d'une grande utilité pour la navigation dans cette partie du golfe, non seulement quand des vents favorables vous permettent de suivre directement votre route, mais il est d'un bien plus grand secours encore quand on est forcé de courir des bordées entre les îles d'Hogland et de Sommaro; par un temps clair on ne perd jamais de vue le feu d'une de ces deux îles, sans découvrir l'autre.

Lorsqu'on relève Sommaro O. 174 N. O., et Nervoë au N. N. E., on a doublé le haut-fond de Steengrund, et dès lors on peut gouverner à l'E. 174 S.-E. corrigé, pour prendre connaissance du phare de Sceskaër.

ILE ET PHARE DE SCSKAER.

L'île de Sceskaër est basse et couverte de bois. Sur son extrémité Nord se fait remarquer une tour très-blanche, élevée de 88 pieds, sur laquelle est entretenu un feu fixe qu'on aperçoit avant de perdre de vue l'île de Sommaro. Elle est entourée de récifs de trois côtés; ils s'étendent à près d'une lieue de l'île; la pointe N. O. du récif est signalée par un amer à pavillon blanc. La partie orientale peut seule être approchée à la distance d'un mille et demi; elle offre un très-bon mouillage à l'E. 174 S. E. de la tour, par 15 à 16 brasses.

De Sceskaër, en faisant route à l'E., on découvrira bientôt le feu du phare de Tolbaken dès qu'on aura perdu de vue celui de Sceskaër; on aura le même avantage en faisant route à l'O. pour sortir du golfe de Finlande.

ILOT DE TOLBAKEN ET SON PHARE.

Le feu fixe du phare de Tolbaken est élevé de 88 pieds; la petite île de ce nom est située à l'extrémité occidentale de l'île de Cronstadt; son phare sert à se diriger vers l'entrée de ce dernier port, que l'on découvre à 5 ou 6 lieues en mer, et bien avant de distinguer l'île, qui est fort basse; à 3 ou 4 lieues on commence à apercevoir les édifices et les maisons.

Dans le S. S. E. corrigé de la tour de Tolbaken se trouve un haut-fond qui s'étend à un demi-mille environ. L'accore du S. est signalé par un pavillon rouge qu'on doit laisser à babord en entrant.

Sur la côte opposée et dans le S. O. 174 S. de ce dernier amer, se trouve un récif nommé *Londons Kagrundet*, qui de cette côte de l'Ingrie s'étend à 2 milles au N. L'extrémité de ce récif est indiquée par un pavillon blanc; la passe ou le chenal pour se rendre à Cronstadt commence entre ces deux pavillons, éloignés l'un de l'autre d'un mille et un quart. On y trouve cinq à six brasses, fond que l'on conserve jusqu'à Cronstadt.

Pendant la nuit, la pointe du récif de Londons Kagrundet est signalée par un feu flottant, qui consiste en trois fanaux disposés en triangle équilatéral. Il sera donc très-aisé, de jour comme de nuit, d'aller prendre le mouillage de Cronstadt.

ILE DE CRONSTADT, SON PORT.

L'île de Cronstadt, située près de l'embouchure de la Néva, et sur laquelle se trouve établi le principal arsenal de la marine impériale russe, est entourée d'un haut-fond qui s'étend à 2 milles au large dans la partie méridionale, et à près de 3 milles dans le N. de l'île; l'accore de ce haut-fond dans la passe de Cronstadt est marqué par des pavillons

---

lande, que nous publions cette rectification, sur laquelle nous appelons l'attention de tous les marins.

rouges, ou mi-partis de blanc et de rouge, qu'il faut laisser à babord en entrant.

Le fond sur cette rade est de vase, et la tenue y est si forte, qu'on a toujours beaucoup de peine à déraper; quand on y fait quelque séjour, il est indispensable de lever les ancres une fois par semaine. La mer y est très-grosse avec des vents d'O. En tête de la rade est mouillée une frégate stationnaire, auprès de laquelle tous les navires doivent passer pour se faire visiter. Cette frégate envoie des pilotes aux bâtimens qui veulent mouiller près du port ou y entrer.

EMBOUCHURE DE LA NÉVA, ST-PÉTERSBOURG.

L'embouchure de la Néva, fleuve sur les bords duquel est bâtie la ville de Saint-Pétersbourg, se trouve dans l'enfoncement d'un golfe dans l'E. de l'île de Cronstadt; le fond est inégal dans l'intérieur de ce golfe : il va toujours en diminuant de 21 à 14 et 12 pieds d'eau.

L'embouchure de la Néva est marquée par des pavillons; la route à suivre depuis Cronstadt jusqu'à ces pavillons est à l'E. 20° S., et la distance à parcourir est de 4 lieues.

Le chenal de la Néva jusqu'à St-Pétersbourg est profond de 12 à 14 pieds; quelques unes de ses sinuosités sont marquées des deux côtés par des pavillons, des perches et des balises; on doit, en remontant le fleuve, laisser à babord les pavillons rouges et les balises noires, et à tribord tous les pavillons blancs; les perches ne sont pas plantées sur un fond moindre de 8 à 9 pieds d'eau.

Après avoir conduit le navigateur jusqu'au fond du golfe de Finlande, il est inutile d'observer que les mêmes indications qui lui ont servi à y pénétrer, le guideront à son retour et à sa rentrée dans la mer Baltique.

DU GOLFE DE LIVONIE OU DE RIGA.

La partie orientale de la Courlande, depuis la pointe de Damesnaës d'une part et la côte de la Livonie de l'autre, forme un enfoncement ou golfe, au fond duquel se trouve l'embouchure de la Dwina. On a donné à ce golfe, qui s'enfonce dans les terres dans la direction du S. E., le nom de golfe de Livonie; on le désigne quelquefois sous celui de Riga, parce qu'il faut le traverser pour se rendre sur cette rade, à l'embouchure du fleuve, sur la rive droite duquel ce port de mer se trouve situé, à moins de trois lieues dans l'intérieur. Ce golfe est formé au N. O. par l'île d'OEssel, dont la pointe méridionale, dite le Svarferort, s'étend dans le S. à la distance de 14 à 15 milles de la côte de Courlande, ne laisse à ce golfe qu'une entrée dans l'O. S. O., et dont le passage est encore fort resserré par les hauts-fonds qui se détachent de de l'île d'OEssel et du continent. Cette entrée seule offre quelque danger et demande quelque précaution; car la navigation de l'intérieur du golfe est d'ailleurs facile et belle; les côtes sont saines des deux côtés, et l'on rangera à volonté l'une ou l'autre suivant les vents qu'on trouvera.

Nous avons déjà dit qu'un bâtiment venant du Sund et se rendant dans le golfe de Livonie, pouvait, après avoir rectifié son point en vue de Bornholm et de Christiansoë, aller chercher directement la côte de Courlande, et y atterrir entre Libau et Windau. Quand on a eu connaissance de cette dernière ville, dont le clocher en flèche s'élève à une grande hauteur et s'aperçoit très-bien à la distance de 4 à 5 lieues, on pourra prolonger la côte à 6 ou 8 milles, en se maintenant toujours par dix brasses d'eau, afin d'arrondir suffisamment la pointe de Lyserort, située à trois lieues et demie dans le N. de Windau, et d'éviter le récif et les hauts-fonds qui s'étendent à 4 milles au large de cette pointe. Il n'y aurait pas moins d'inconvénient à trop approcher le cap Svarferort, pointe méridionale de l'île d'OEssel, parce qu'à plus de 2 lieues dans le S. S. O. 5° O. de cette pointe, s'étend un récif nommé Dvalgrunden, qu'on évitera en rangeant de préférence la côte de Courlande, mais avec la précaution de sonder continuellement et de se maintenir par un fond de dix brasses. Cette côte est médiocrement élevée, triste, et n'offre qu'une plage uniforme de sable blanc et des forêts de sapins.

Quand on donne dans le golfe de Livonie par un temps clair, on aperçoit l'île d'OEssel, qu'on laisse à babord. Sur son cap méridional, dit la pointe de Svarferort, se trouve une tour à feu fixe à 112 pieds d'élévation. On lui donne le nom de phare de Serla; on découvre son feu de 5 à 6 lieues.

Une fois qu'on est entré avec tous ces

indices dans le golfe, le reste de la navigation est assez court et facile pour nous dispenser d'en donner des détails d'autant plus superflus, que tout navigateur apprendra facilement à les connaître par les cartes.

(N° 2.)

DESCRIPTION NAUTIQUE DE LA MER DU NORD DEPUIS CALAIS JUSQU'A OSTENDE.

M. Beautemps-Beaupré, ingénieur-hydrographe en chef, a publié une description nautique de la côte de la mer du Nord, depuis Calais jusqu'à Ostende, où se trouve une partie du résultat de la reconnaissance générale des bancs et passes de la côte méridionale de la mer du Nord, faite par ordre du ministre de la marine dans les campagnes de 1801 et 1802. Comme cet ouvrage renferme des renseignemens précieux sur la navigation de cette partie des côtes de France, le savant auteur a bien voulu nous permettre d'en prendre quelques extraits qui pourront être utiles aux navigateurs dans ces parages.

La côte septentrionale de France, basse et embarrassée de bancs nombreux, qui s'étendent à une distance si considérable de terre, qu'il est souvent impossible d'avoir des indices certains de leur approche, sera toujours d'une navigation extrêmement dangereuse, dit M. Beautemps-Beaupré, quelque bonnes que soient les cartes et les instructions que l'on mettra entre les mains des marins; aussi croyons-nous devoir donner l'avis salutaire aux navigateurs d'avoir toujours la sonde à la main, et de se procurer de bons pilotes, avant de s'engager entre les nombreux écueils dont nous donnerons une description succincte.

Tous les bancs sont formés d'un sable fin, gris et noir. Les sondes, qui sont exprimées en pieds de France, ont été rapportées rigoureusement au niveau des plus basses mers, d'après les observations des marées faites journellement, et de demi-heure en demi-heure, à Dunkerque, Nieuport, Ostende, l'Ecluse, Flessingue, etc.; ainsi le brassiage indiqué dans cette instruction est toujours celui que l'on trouverait de basse mer, aux marées d'équinoxe.

Néanmoins la force et la direction du vent influent tellement sur les marées de la côte nord de France, que nous croyons devoir prévenir les navigateurs qu'avec des vents de la partie de l'E., la mer peut monter de 3 à 4 pieds de moins, et descendre de 3 à 4 pieds de plus que lorsque les vents soufflent de l'O. ou d'un autre point de l'horizon.

Il nous serait aussi difficile de donner des renseignemens certains sur la force du courant que sur le mouvement de la mer en montant et en descendant; nous dirons en général qu'aux marées des nouvelles et pleines lunes, la vitesse du courant est de 3 nœuds et 1/2 à 4 1/2 par heure, et aux marées des quartiers de 2 à 3 nœuds.

De flot et de jusant, lorsque le courant est bien formé, sa direction est celle de la côte E. N. E. et O. S. O. Le premier flot porte à terre et le premier jusant porte au large.

A l'embouchure de l'*Escaut*, le courant suit la direction des passes, excepté quand il y a beaucoup d'eau sur les bancs. Quand on viendra à traverser un des bancs situés entre le Pas-de-Calais et l'Escaut occidental, il faudra calculer l'état de la mer sur l'heure de l'établissement du port le plus voisin de la position de ces bancs, sans avoir égard au courant qu'on ressentira, sans quoi on courrait le danger de prendre pour l'instant de la pleine mer l'instant où l'eau serait déjà descendue de 4, 5 et 6 pieds.

Le navire marchand *l'Inattendu*, de Dunkerque, toucha sur un banc situé dans le N. de Calais, à 6 milles de distance du rivage, qui est la continuation de l'*Out-Ruytingen*, par un faux calcul de marée.

I. DESCRIPTION DES BANCS.

BANCS DE DUNKERQUE.

Les bancs connus sous le nom générique de *bancs de Dunkerque*, les plus dangereux de tous ceux de la côte septentrionale de France, sont au nombre de 9; savoir : le *Clif*, l'*Out-Ruytingen*, l'*In-Ruytingen*, le *Dyk*, l'*In-Ratel*, l'*Out-Ratel*, le *Breedt-Banck*, le *Smal-Banck*, et celui qui limite au N. la rade de Dunkerque, connu sous les noms de *Snouw*, *Braeck-Banck*, *Hil's-Banck* et *Traepegeer*.

Quelques uns de ces bancs se portent à l'O., jusque dans le N. N. O. de *Gravelines*, et même l'Out-Ruytingen se lie, par des fonds de 30 à 45 pieds, au banc situé dans le N. de Calais.

Dans l'E., quelques uns se portent à des distances considérables de terre, dans la direction N. et S. O.; d'autres se lient aux bancs d'Ostende, et même à ceux de l'embouchure de l'Escaut, et enfin les plus près de terre se lient au rivage par des fonds qui ne vont pas au dessus de 24 pieds.

Nous croyons rendre service aux navigateurs, en donnant une description abrégée de ces bancs, et en indiquant ensuite les moyens de les éviter pour donner dans Dunkerque, Nieuport et Ostende, toujours d'après le savant auteur que nous avons cité.

LE CLIF.

Le *Clif* est le premier des bancs que l'on rencontre en venant attaquer Dunkerque par le N. Son étendue, qui est de 5 à 6 milles, se divise en deux parties; celle du S., nommée le *Pollaert*, sur laquelle il ne reste que 10 pieds d'eau, est un plateau d'un quart de lieue de diamètre, qui reste au N. O. 5° O. de Dunkerque, à 14 milles de distance, et dans la même direction, par rapport au *pollaert* de l'*Out-Ruytingen*, à environ 3 milles. Dans le N. E. du *pollaert* du *Clif*, à 3 ou 4 milles de distance, est le plateau N. du banc, sur lequel il reste 25 pieds d'eau, et qui est lié au *pollaert* par des fonds de 35 à 40 pieds.

Le *pollaert* du *Clif* ne peut se confondre avec celui de l'*Out-Ruytingen*, parce qu'à sa partie O., et à le toucher, on trouve sur-le-champ 110 et 120 pieds d'eau, tandis que l'*Out-Ruytingen* se prolonge jusqu'au banc de Calais.

Entre le *clif* et l'*Out-Ruytingen*, on trouve de 100 à 110 pieds d'eau, sur un fond de sable, de coquilles et de gros gravier. La tour de Dunkerque est le seul point de la côte que l'on puisse apercevoir du *Clif*; et encore, pour la voir, il faut que l'horizon soit très-fin. Cet éloignement de terre, joint à l'impossibilité de connaître l'approche du banc par la sonde, rend le *pollaert* du *Clif* le plus dangereux de toute la côte.

OUT-RUYTINGEN.

Le second banc que l'on rencontre en venant du N. est l'*Out-Ruytingen*, qui, ainsi que le Clif, a un *pollaert* fort dangereux.

Le fond de 24 pieds, le plus O. de ce banc, qui est dans l'alignement de la tour de *Waten*, par celle de Gravelines (N. 20° 12′ E. et S. 20° 12′ O.), reste au N. 66° O. de Dunkerque, et au N. 36° 5′ E. de Calais. De ce point, le banc se continue par des fonds de 25 à 45 pieds dans l'O. 19° S., et il se dirige vers le banc de Calais. Nous l'avons suivi l'espace de 4 milles, et nous avons reconnu que la profondeur de l'eau augmentait graduellement.

L'*Out-Ruytingen*, depuis sa pointe O., se porte dans le N. E. l'espace de 8 milles; ensuite il se continue dans la même direction par des fonds au dessus de 25 pieds, à une distance considérable. Nous l'avons suivi dans l'espace de 10 milles, et notre dernière sonde était de 37 pieds.

La pointe E. de l'*Out-Ruytingen* gît au N. 32° 30′ O. de Dunkerque, à 12 milles 374 de distance, et au N. 10° E. de Gravelines.

Son *pollaert* a un demi-mille de largeur; il est divisé en plusieurs petits plateaux; le plus élevé, sur lequel il reste 8 pieds d'eau, gît au N. 40° O. de Dunkerque, à 12 milles 174 de distance, et au N. 6° 30′ E. de Gravelines.

IN-RUYTINGEN.

L'*In-Ruytingen* est un banc dont le brassiage est extrêmement irrégulier, et

sur lequel la mer est toujours mauvaise. Les marins doivent l'éviter avec le plus grand soin.

La pointe O. de l'*In-Ruytingen* gît au N. 33° O. de Dunkerque. Son *pollaert*, sur lequel nous avons trouvé 12 pieds d'eau, reste au N. 22° 30′ O. de Dunkerque, à la distance de 9 milles 3/4, et au N. 25° E. de Gravelines. La largeur du banc au *pollaert* est de 2 milles. Sa pointe O. gît N. 90° O. de Dunkerque; les fonds de 45 pieds qui l'entourent, et que, pour plus de sûreté, on doit regarder comme la limite du banc, sont entre le N. 3° O. et le N. 40° O. de Dunkerque; sa direction est N. E. et S. O. Il y a de 60 à 90 pieds d'eau entre l'*In-Ruytingen* et l'*Out-Ruytingen*, fond de sable, de coquilles et de gros gravier.

LE DYCK.

Le *Dyck*, quatrième banc de Dunkerque, se divise en trois parties. La plus O. est nommée l'*Orteil*, celle du milieu le *Dyck*, et celle de l'E. le *Clif d'Islande*. Cette dernière portion du *Dyck* est ainsi nommée, parce que c'est ordinairement sur son accore N. que viennent atterrir les pêcheurs de Dunkerque au retour d'Islande.

La pointe E. de l'*Orteil* est située au N. 68° O. de Dunkerque, et dans le N. 3° 30′ O. de Gravelines, à 7 milles de distance. Sa pointe O. reste à l'O. 9° N. de Dunkerque, et dans le N. 40° 30′ O. de Gravelines, à 6 milles 3/4 de distance. Ce banc n'a pas plus de 2 encâblures de largeur. A peine avions-nous le temps de prendre trois sondes en louvoyant dessus. Il se continue vers Calais par des fonds de 25 à 45 pieds. Le moindre brassiage que l'on trouve sur l'*Orteil* est de 17 pieds; ainsi ce banc n'est dangereux pour des frégates que dans les basses mers de l'équinoxe.

Le milieu de la partie du *Dyck* nommée l'*Orteil* est situé dans l'alignement de la tour de Waten, vue par celle de Gravelines. La pointe O. de l'Out-Ruytingen est située dans la même direction, à 2 milles plus au large.

Il y a entre ces deux bancs 90 à 100 pieds d'eau, fond de sable, coquillages et cailloutage.

Le *Dyck du milieu*, nommé proprement le *Dyck*, qui est séparé de l'*Orteil* par un fond de 25 à 27 pieds, est à 6 milles de la côte. Sa pointe O. reste au N. 66° O. de Dunkerque, et dans le N. 3° E. de Gravelines; sa pointe E. gît dans le N. 26° O. de Dunkerque, à 7 milles de distance, et dans le N. 31° E. de Gravelines. Les bâtimens tirant moins de 17 pieds d'eau pourraient traverser le banc jusqu'au N. 13° E. de Gravelines; de ce dernier relèvement jusqu'à la pointe O. du *pollaert*, qui reste au N. 21° E. de Gravelines, et au N. 51° O. de Dunkerque, le brassiage varie entre 9 et 17 pieds. Le *pollaert* du *Dyck* se porte vers la pointe E. du banc, dont il n'est éloigné que de 3/4 de mille; on y trouve de 4 à 9 pieds d'eau. La plus grande largeur du *Dyck* est de 2 milles; sa direction est N. 60° E. et S. 64° O.

La troisième partie du *Dyck*, nommée le *Clif d'Islande*, est séparée du *Dyck du milieu* par des fonds de 25 à 34 pieds. On traverserait cette coupure en mettant Dunkerque exactement entre Bergues et Cassel; mais comme le *pollaert* de l'*In-Ruytingen* est aussi dans le même alignement et à peu de distance du *Dyck*, nous ne croyons pas qu'aucun navigateur soit tenté d'aller chercher ce passage.

La pointe S. O. du *Clif d'Islande* est dans le N. 19° 30′ O. de Dunkerque, à la distance de 8 milles, et dans le N. 32° 30′ E. de Gravelines. Quand on est sur cette pointe, on voit Cassel ouvert d'environ 1° à l'O. de Dunkerque. Le banc se porte de là dans le N. 36° 30′ E., l'espace de 11 à 12 milles.

Le *Clif d'Islande* est extrêmement dangereux depuis sa pointe S. O. jusque dans le N. 13° 30′ E. de Dunkerque, à 17 milles de distance de cette ville, et le N. 25° 30′ O. de Furnes. Les petits bâtimens ne doivent l'approcher qu'avec la sonde à la main. Son *pollaert*, sur lequel il ne reste que de 5 à 9 pieds d'eau, commence à sa partie S. O., et s'étend jusqu'au N. 3° 30′ O. de Dunkerque.

L'IN-RATEL.

Après le *Dyck* vient l'*In-Ratel*, dont la partie occidentale est séparée du sommet du *Dyck du milieu*, dans le N. 52° 30′ O. de Dunkerque, par un chenal d'un quart de mille de largeur, à l'entrée duquel on ne trouve pas plus de 26 à 27 pieds d'eau.

La pointe O. de ce banc reste au N. 55° O. de Dunkerque à 7 milles 1/4 de distance, et au N. 25° E. de Gravelines. Sa pointe E. reste au N. 2° E. de Dunker-

que à 7 milles 1/4 de distance, et au N. 64° 30′ O. de Furnes. Le *pollaert* de l'In-Ratel s'étend sur un mi le de largeur, depuis le N. 16° 45′ O. de la tour de Dunkerque (alignement de cette ville avec Cassel) jusqu'au N. 40° 15′ O. de la même tour. Il ne reste que 2 pieds d'eau sur quelques parties de ce *pollaert*, dont le milieu est dans l'alignement de Bergues et de Dunkerque.

L'OUT-RATEL.

L'*Out-Ratel* est un banc isolé, situé entre le Dyck oriental ou Clif d'Islande, et la continuation du *Breedt-Banck*. Son nom, qui signifie *Crecelle*, semble annoncer la grosse mer qui a lieu sur ce banc, et le bruit qu'elle y fait pour peu que le temps soit mauvais.

Sa pointe S. O. est à un mille dans le N. de la pointe N. du *Breedt-Banck* proprement dit, et en est séparée par des fonds de 35 à 50 pieds : cette pointe est terminée par un plateau dangereux, sur lequel il reste 8 pieds d'eau : elle gît au N. 17° E. de Dunkerque à 10 milles de distance, et au N. 47° O de Furnes.

De sa pointe S. O. le banc s'étend l'espace de 8 milles dans le N. 42° E. Les fonds de 24 pieds, dont quelques uns sont isolés, se terminent au N. 10° O. de Furnes à 14 milles de distance, et au N. 29° 30′ O. de Nieuport. Ce banc, dont la largeur est d'environ un mille, ayant plusieurs plateaux dangereux, ne doit être traversé qu'avec circonspection. Il est séparé du *Dyck* comme du *Breedt-Banck*, par des fonds de 50, 60 et 70 pieds. Dans le N. O. de la pointe N. de l'*Out-Ratel*, à 1 mille 1/2 de distance, nous avons trouvé un petit banc sur lequel il y a 24 pieds d'eau, qui en est séparé par des fonds de 60 à 75 pieds. Ce petit banc gît au N. 14° O. de Furnes à 15 milles 1/4 de distance.

BREEDT-BANCK.

Le Breedt-Banck, qui est séparé de l'*In-Ratel* par des fonds de 26 à 27 pieds, dans le N. 44° O. de Dunkerque, est, ainsi que son nom l'indique, le plus large des bancs de Dunkerque.

Il se divise en deux parties, dont la plus à l'O. est proprement le *Breedt-Banck*; l'autre est nommée *Breedt-Banck oriental*.

La pointe O du Breedt-Banck reste au N. 75° O. de Dunkerque et au N. 9° 15′ E. de Gravelines à la distance de 5 milles 1/4.

Sa pointe E. reste au N. 26° E. de Dunkerque à 9 milles 3/4 de distance et au N. 45° 30′ O. de Furnes. Ce banc a trois plateaux dangereux; le plus O., qui a un demi-mille de largeur, reste entre le N. 58° O. et le N. 67° O. de Dunkerque; celui du milieu, dont la forme est ovale, gît entre le N. 10° O. et le N. 44° O. de Dunkerque. Il a 3 milles de longueur sur 1 1/2 mille de largeur; son milieu est dans l'alignement de Dunkerque et de Bergues; son moindre brassiage est de 3 pieds. Le troisième plateau gît entre le N. 2° E. et le N. 24° 30′ E. de Dunkerque; il est étroit, et son moindre brassiage est de 5 pieds. Les frégates peuvent traverser la pointe O. du *Breedt-Banck* jusque dans le N. 19° 30′ E. de Gravelines.

Il reste entre le plateau de l'O. et celui du milieu 12, 13, 14 et 15 pieds d'eau, et entre celui du milieu et celui de l'E. 11, 12 et 13 pieds.

Le *Breedt-Banck* se lie à un banc qui en est la continuation, par un haut-fond étroit sur lequel il reste 25 et 30 pieds d'eau, qui se porte dans le N. 47° 30′ E. de sa pointe E. dont nous avons donné ci-dessus la position. Les fonds de 24 pieds recommencent au N. 13° O. de Furnes à 10 milles 1/4 de distance. Quand cette ville est ouverte à l'E. de *Brœrs-Duyn* d'environ 1° 30′ de là, le banc se porte au N. 34° 30′ E. dans l'espace de 6 milles, et il se termine par quelques fonds isolés de 24 pieds, dont le plus nord reste au N. 1° 30′ E. de Furnes à 14 milles et 1/2 de distance et au N. 15° 30′ O. de Nieuport.

Cette continuation du *Breedt-Banck* s'appelle *Breedt-Banck oriental*; elle a 3/4 de mille de largeur : le moindre brassiage y est de 14 pieds.

SMAL-BANCK.

Le Smal-Banck a sa pointe O. dans le N. 26° 30′ O de Dunkerque à la distance de 3 milles 1/4 et dans le N. 70° 30′ O. de Zuytcoote; son fond de 16 pieds le plus O. est exactement entre les alignemens de Dunkerque par Bergues et de Dunkerque par Cassel, et comme ce point de 16 pieds n'est pas éloigné du *pollaert* du Smal-Banck de plus d'un mille, nous croyons qu'il sera prudent pour éviter ce *pollaert* de se tenir dans l'O. de la direction de Dunkerque par Cassel.

De sa pointe O., le banc se porte dans le N. 64° 30′ E. l'espace de 6 milles; puis de là dans le N. 45° E., l'espace de 8 milles 1/4.

Le plateau dangereux du *Smal-Banck* est d'une étendue considérable. Il commence au N. 11° O. de Dunkerque à la

distance de 3 milles 1/2, et finit dans le N. 36° O. de Furnes à la distance de 7 milles 1/2, et dans le N. 38° E. de Dunkerque. Ce *pollaert* assèche dans l'étendue de 1 mille 1/4 entre le N. 20° 30′ E. et le N. 31° 30′ E. de Dunkerque à 8 milles 1/2 de distance de cette ville.

La pointe N. E. du *Smal-Banck* reste au N. 8° O. de Furnes à 9 milles 1/4 de distance, et au N. 38° 30′ O. de Nieuport. La partie S. de ce banc limite au N. le *West-Diep*, ou rade de Nieuport; elle est accore, et l'on doit s'en défier en louvoyant.

Dans le N. 22° O. de Furnes à 6 milles 1/2 de distance de cette ville, le *Smal-Banck* est réuni au banc de Nieuport par une barre étroite, sur laquelle il reste de 18 à 24 pieds d'eau.

Entre la pointe E. du *pollaert* et la pointe N. E. du banc, on trouve encore quelques plateaux isolés, sur lesquels il ne reste que 10, 12, 13 et 14 pieds d'eau.

Il nous reste à parler du banc qui limite au N. la rade de Dunkerque, et qui prend les noms de *Snouw*, *Braeck-Banck*, *Hil's-Banck* et *Traepegeer*.

SNOUW.

Le Snouw, qui est la partie la plus O. du banc qui limite au N. la rade de Dunkerque, a sa pointe O. au N. 20° 30′ E. de Gravelines à 4 milles 7/8 de distance et au N. 68° 30′ O. de Dunkerque. Cette pointe reste dans le N. 17° 30′ O. de la pointe de Gravelines à la distance de 2 milles. C'est sur l'extrémité occidentale du *Snouw* qu'est placée la bouée rouge qui indique l'entrée de la rade de Dunkerque du côté de l'O.

Le *Snouw*, depuis sa pointe O., s'étend dans le N. 79° E. dans l'espace de 3 milles, puis dans l'E. 1 mille 3/4, et va se réunir au Braeck-Banck par des fonds de 10 pieds. Sa partie O. peut être traversée sur des fonds de 17 à 24 pieds, jusque dans le N. 35° 30′ O. de Mardick. Mais plus à l'E., le passage ne peut être tenté que par des bateaux; son plateau ou *pollaert* commence au N. 32° O. de Mardick et au N. 31° 30′ E. de Gravelines.

Le plateau dangereux de Snouw assèche de basse-mer, dans une étendue d'un quart de mille, au N. 61° O. de Dunkerque, 19° 30′ E. du clocher de Mardick, à 3 milles 1/4 de ce dernier clocher.

La pointe S. E. de la partie du Snouw qui assèche est dans l'alignement de Cassel par Petit-Synthe.

BRAECK-BANCK.

Le Braeck-Banck, qui est lié aujourd'hui avec le Snouw par des fonds de 9 et 10 pieds dans le N. 56° O. de Dunkerque, à 3 milles 3/4 de distance et dans le N. 29° E. de Mardick, s'étend dans l'E. 2° N., l'espace de 2 milles 1/2, ensuite au N. 68° 30′ E., l'espace de deux milles 1/4, jusqu'à sa réunion avec *Hil's-Banck*. La largeur du Braeck-Banck dans sa partie O. n'est pas de plus d'un quart de mille; cette largeur est de trois quarts de mille dans sa partie E.

Le Braeck-Banck est dans toute sa longueur un *pollaert* continu sur lequel on ne trouve nulle part plus de 9 pieds d'eau. Il a cinq plateaux de peu d'étendue qui découvrent dans les grandes marées, entre le N. 22° O. et le N. 9° E. de Dunkerque.

Les bateaux peuvent traverser le Braeck-Banck dans sa partie étroite, entre les alignemens de Dunkerque par Bergues et le *Petit-Synthe* par la montagne de Cassel; mais à cause de l'inégalité du brassiage, ils ne doivent compter que sur 4 et 5 pieds d'eau. La distance moyenne de ce banc à la laisse de basse-mer des grandes marées est de sept huitièmes de mille.

HIL'S-BANCK.

Le *Hil's-Banck*, partie orientale du banc qui limite la rade de Dunkerque au nord, est dangereuse, tant à cause de la grandeur de son *pollaert*, qu'à cause du grand fond qui se trouve à toucher son accore S.; il est lié au *Traepegeer*, banc qui limite la rade à l'E. par des fonds de 17 à 24 pieds, qui forment ce que l'on appelle la passe de l'E. ou de *Zuytcoote*.

La pointe N. E. du Hil's-Banck (nous entendons ici le fond de 16 pieds le plus N. E.) reste au N. 10° O. de *Zuytcoote*, à 2 milles 3/4 de distance, et au N. 39° 30′ E. de Dunkerque.

La pointe S. E. reste au N. 24° O. de *Zuytcoote* à un mille 3/4 de distance, et au N. 45° 30′ E. de Dunkerque.

Le plateau dangereux est si près des limites que nous venons d'assigner aux fonds de 16 pieds, que nous pouvons nous dispenser d'en donner les relèvemens. Nous n'avons pas trouvé moins de 5 pieds sur le Hil's-Banck, qui est réuni au *Smal-Banck* par des fonds de 22 pieds au N. 23° E. de Dunkerque, et au N. 57° O. de *Zuytcoote*.

TRAEPEGEER.

Nous plaçons le *Traepegeer* immédiatement après les bancs de Dunkerque, parce qu'il est la continuation du Snouw, du Braeck-Banck et du Hil's-Banck, et parce qu'il limite la rade de Dunkerque du côté de l'E.

Le *Traepegeer* n'est séparé du Hil's-Banck que par un haut-fond sur lequel il reste de 17 à 24 pieds d'eau ; ainsi, d'après le système que nous avons adopté pour la distinction des bancs de cette côte, le Snouw, le Braeck-Banck et le Traepegeer ne forment qu'un seul et même banc, qui s'étend jusqu'aux jetées de Nieuport, et qui se réunit au rivage dans le N. 25° O. de Furnes par des fonds de 9 pieds.

Le fond de 16 pieds le plus S. O. du Traepegeer reste au N. 5° O. de *Zuytcoote*, à 2 milles de distance et à l'E. 35° N. de la pointe S. E. du *Hil's-Banck*, à trois quarts de mille de distance.

Le fond de 16 pieds le plus N. O. reste au N. 10° 30′ E. de Zuytcoote à 3 milles de distance. Au même relèvement et à 2 milles 3/4 de distance du Zuytcoote, on trouve sur le Traepegeer un fond de 9 pieds qui ne fait pas partie du grand plateau dangereux.

La pointe O. du plateau dangereux au *poltaert* du Traepegeer reste au N. 27° E. de Zuytcoote à 3 milles 1/4 de distance. De là ce plateau se porte dans l'E. 13° N., jusqu'au N. 25° O. de Furnes, point où il se réunit au rivage : sa largeur est d'un demi-mille, son moindre brassiage est de 3 pieds.

L'accore N. du Traepegeer, qui limite du côté du S. la rade de Nieuport, connu précédemment sous le nom de *West-Diep*, prolonge la côte à la distance d'environ 2 milles depuis la passe de Zuytcoote jusqu'à Nieuport. La sonde indiquera bien cet accore entre la passe de Zuytcoote et l'alignement de Furnes par Broer's-Duyn; mais on doit s'en défier en louvoyant, quand on est dans la direction de Furnes par *Broer's-Duyn*, à cause d'un petit plateau dangereux détaché du grand *poltaert*. Ce petit plateau, que les pratiques appellent *Broer's-Banck*, gît dans le N. 15° O. de Furnes, à 5 milles de distance; il reste 9 pieds d'eau dessus, et il est séparé du grand plateau et de la terre par des fonds de 12, 13 et 14 pieds.

Plusieurs cartes séparent le Traepegeer du Broer's-Banck par des fonds de 25, 30, 35 pieds, et au dessus ; mais c'est à tort. D'autres cartes indiquent comme une bonne passe la *rigole* qui existe entre le plateau dangereux de Traepegeer et la côte, quoiqu'il n'y reste pas plus de 9 pieds d'eau au N. 25° O. de Furnes, et que dans cet endroit sa largeur ne soit pas de plus d'une encâblure.

II. DES BANCS COMPRIS ENTRE LES BANCS DE DUNKERQUE ET L'ENTREE DE L'ESCAUT PAR LA PASSE FRANÇAISE (JUNER-WIELINGEN).

BANC DE MIDDELKERQUE.

Le seul banc isolé qui se trouve entre les bancs de Dunkerque et l'entrée de la *Passe-Française* est celui de Middelkerque; tous les autres, savoir : le banc de Nieuport, le banc d'Ostende, le *Stroom* et la partie occidentale du banc qui limite la *Passe-Française* du côté du sud, et qui prend au nord d'Ostende le nom de banc de Wendune, se lient entr'eux et au rivage par des fonds de 17 à 24 pieds.

Le banc de Middelkerque est situé à 1 mille 1/2 dans l'E. du *Breedt-Banck* oriental ; sa direction est N. 24° E. et S. 24° O., sur une étendue de 6 milles. Il est formé d'un grand nombre de hauts-fonds, dont le tirant d'eau est au dessous de 15 pieds, parce qu'il reste 15 pieds d'eau de basse mer sur les plus élevés de ces hauts-fonds.

La pointe sud du banc de Middelkerque gît au N. 20° O. de Nieuport à la distance de 7 milles 1/4; sa pointe nord, au N. 1° E. de Nieuport, à 12 milles de distance, et le point sur lequel il reste 15 pieds d'eau au N. 12° O. de Nieuport, à 8 milles 1/2 de distance, et au N. 74° 30′ O. d'Ostende.

La mer est toujours grosse sur le banc de Middelkerque; ce qui vient sans doute de la grande inégalité de son brassiage.

BANC DE NIEUPORT.

Au sud du banc de Middelkerque, et à la distance d'un mille, est le banc de Nieuport, qui, ainsi que nous l'avons déjà dit; se réunit au *Smal-Banck* par des fonds de 18 à 24 pieds. Il se réunit au *Stroom's-Banck* à l'O. 4° 30′ S. d'Ostende par des fonds de 17 à 24 pieds, et au banc d'Ostende à l'E. 25° N. d'Ostende, par des fonds de 25 à 26 pieds.

Le fond de 16 pieds le plus ouest du banc de Nieuport gît au N. 63° 30′ O. de Nieuport, et au N. 17° 13′ O. de Furnes à 6 milles de distance : Furnes étant

par la partie orientale du *Broer's-Duyn*.

Entre ce point et le Smal-Banck est la barre de 1 mille 174 d'étendue sur 3 encâblures de large, qui réunit le banc de Nieuport au *Smal-Banck* par des fonds de 18 à 24 pieds : barre que les vaisseaux doivent traverser pour entrer dans la rade de *Nieuport* par le nord, ou pour en sortir quand ils ne peuvent pas passer dans la rade de Dunkerque.

De sa pointe ouest, le banc de Nieuport se porte dans le N. 53° 30′ E. l'espace de 9 milles 174, et il se termine par un fond de 24 pieds, à 2 encâblures du banc d'Ostende au N. 66° O. d'Ostende à 4 milles 5/8 de distance, et au N. 14° 30′ E. de Nieuport.

Le fond de 16 pieds le plus nord-est gît au N. 2° E. de Nieuport à 7 milles de distance.

Le banc de Nieuport a son plateau dangereux entre le N. 5° O. et le N. 34° O. de Nieuport.

Le moindre brassiage du plateau est de 5 pieds.

La largeur du banc de Nieuport est de trois quarts de mille vers son milieu.

BANC D'OSTENDE.

Le banc d'Ostende, qui commence à 1 mille 172 dans l'est du banc de Middelkerque, est réuni, par des fonds de 22 à 24 pieds, au plateau qui limite la *Passe-Française* du côté du sud et qui s'étend sous le nom de banc *Wendune* et de *Paerde-Marckt* jusqu'à la pointe ouest de l'île *Cadsand*.

La mer est mauvaise sur le banc d'Ostende, parce que le brassiage y est aussi irrégulier que sur le banc de Middelkerque.

La pointe sud-ouest du banc d'Ostende reste au N. 30′ E. de Nieuport à 8 milles 172 de distance, et au N. 70° O. d'Ostende; de là le banc se porte au N. 43° 30′ E. l'espace de 6 milles 174, et il se termine au N. 16° O. d'Ostende à 7 milles 174 de distance, et au N. 18° 30′ E. de Nieuport.

Entre la pointe sud-ouest du banc d'Ostende et le N. 50° O. d'Ostende, nous avons trouvé quelques plateaux isolés sur lesquels il ne reste que 13, 14 et 15 pieds d'eau; mais plus à l'E., la sonde n'a pas rapporté moins de 17 pieds.

C'est dans le N. 48° O. d'Ostende que le banc dont nous donnons la description se réunit au banc qui limite la *Passe-Française* du côte du sud. La partie N. de ce banc est fort étroite.

STROOM'S-BANCK.

Le *Stroom* est un banc dangereux qui longe la côte entre *Ostende* et *Nieuport*; il sépare la grande rade d'*Ostende* de la petite rade, et il se réunit au rivage à 1 mille 172 dans l'E. des jetées d'Ostende par des fonds de 15, 16 et 17 pieds.

La pointe O. de ce banc, c'est-à-dire le fond de 24 pieds le plus ouest, gît au N. 38° O. de *Nieuport* à 4 milles 5/8 de distance de cette ville; il est à 2 milles 174 de la balise de l'Est du chenal de Nieuport, et dans l'alignement de cette balise par la tour. Cette pointe du *Stroom's-Banck* est la limite E. de la rade de Nieuport; elle est à un demi-mille au sud du banc de Nieuport, dont elle est séparée par des fonds de 30 et 36 pieds, et à trois quarts de mille de l'accore du plateau attenant à la terre, dont elle est séparée par des fonds de 30 pieds.

Le banc, à partir de sa pointe ouest, court au N. 65° E.; et il se rapproche tellement de la côte, que, par le travers d'*Ostende*, son plateau dangereux n'est plus qu'à trois quarts de mille de distance de l'entrée du port. Le fond de 16 pieds le plus ouest du *Stroom* est au N. 21° O. de Nieuport, à 4 milles 174 de distance.

Le plateau dangereux commence au N. 7° E. de Nieuport, à 4 milles 5/8 de distance de cette ville et à 1 mille 172 de la côte; il se continue jusque dans le N. 10° E. d'Ostende. La pointe E. du plateau dangereux est à 1 mille 3/4 de la tour d'Ostende, et à trois quarts de mille de la côte. Entre le N. et le N. 50° E. de la tour d'Ostende, on trouve sur le plateau dangereux du Stroom's-Banck des fonds de 3 pieds; plus à l'O., on trouve de 6 à 9 pieds, et même, dans quelques endroits, il y a des coupures où l'on trouve plus d'eau; mais, comme il serait imprudent de venir les chercher, nous croyons devoir nous dispenser de les indiquer.

L'accore sud du *Stroom* est dangereux, et les bâtimens qui louvoient dans la petite rade d'Ostende doivent s'en défier. L'approche du rivage est bien indiquée par la sonde.

La grande rade d'Ostende est l'espace compris entre le Stroom et le banc d'Ostende.

BANC DE WENDUNE.

Nous avons donné le nom de banc de

Wendune à la partie du banc nommé *Paerde-Marckt*, qui est comprise entre Ostende et Wendune, afin de fixer l'attention sur un plateau dangereux qui s'y trouve. L'accore nord de ce banc, distant de la côte de 4 milles 1/4, est sain, et comme en venant du large on peut venir le chercher sans danger, il doit être considéré comme une très-bonne reconnaissance pour donner dans la *Passe-Française*.

Le fond de 16 pieds le plus ouest du banc de Wendune gît au N. 9° O. d'Ostende, à 4 milles de distance; mais dans l'espace de 1 mille 1/2 au S. 49° O. de ce point, on trouve encore quelques fonds isolés de 16 pieds; le plus ouest de ces fonds isolés reste au N. 32° O. d'Ostende, à 3 milles 3/4 de distance.

Le gisement du banc de *Wendune* est N. 61° 30′ O. et S. 64° 30′ E. sur une étendue de 8 milles 1/4. Il se termine du côté de l'E., dans l'alignement de *Bruges* par *Blanckenberghe*, à 2 milles 1/2 de ce dernier point.

La partie dangereuse du banc de Wendune, ou son *pollaert*, est fort étroite; mais elle s'étend dans la direction du banc, et parallèlement à la côte, l'espace de 2 milles. Son moindre brassiage est de 9 pieds.

La pointe ouest de ce *pollaert* gît au N. 17° 30′ E. d'Ostende, à 5 milles 1/8 de distance, et à l'O. 1° 30′ S. de Blanckenberghe.

Sa pointe E. gît au N. 29° E. d'Ostende à 6 milles 3/4 de distance, et au N. 81° O. de *Blanckenberghe*.

ATTÉRAGE DE DUNKERQUE.

La meilleure manière de venir chercher *Dunkerque* avec un grand bâtiment, venant du nord ou de l'ouest, est d'attérir sur le cap *Grisnez*, ou sur le cap *Blancnez*, dans l'ouest de Calais, parce que les terres de cette partie sont élevées et remarquables, et qu'il y a peu de dangers au large.

Un vaisseau faisant route pour la rade de Dunkerque longera la côte à une lieue de distance, depuis le cap *Grisnez* jusqu'au méridien d'*Oye*, par des fonds de 60 à 100 pieds, afin d'éviter le banc de la *Ligne*, les *Quenocs*, le *Riden* et le banc des *Vallons*, qui sont près de terre.

Il laissera à babord le banc qui est situé à 6 milles du rivage dans le nord de Calais; ce banc est nommé *Continuation du Dyck* sur la carte publiée au dépôt de la marine en 1792, quoiqu'il nous paraisse tenir à l'*Out-Ruytingen*, et qu'il soit connu des navigateurs sous le nom de banc de Calais. Il est accore, et en louvoyant entre ce banc et la côte, on doit prendre des précautions pour l'éviter.

Suivant la carte que nous venons de citer, il reste 15 pieds d'eau sur le point le plus élevé du banc de Calais; et ce point gît au N. 16° E. de Calais, à 9 milles 1/2 de distance de cette ville, et à 6 milles du rivage; le brassiage augmente progressivement en allant dans l'ouest.

Quand on relèvera *Oye* au sud-est, on pourra rallier la terre sans craindre le banc des *Vallons* en faisant valoir la route S. E. 1/4 E. s ans prendre plus de sud; ensuite on prolongera la côte à la distance de 1 mille 1/2, et on viendra reconnaître la bouée rouge placée à l'entrée de la rade de Dunkerque, sur la pointe ouest du *Snouw*; la sonde indiquera l'approche du rivage entre Oye et la pointe de Gravelines.

Quand on est sur le parallèle et à 5 milles de distance du cap *Grisnez* et que l'on veut passer dans l'ouest du banc de Calais, il faut faire 24 milles au N. E. 4° N. pour parvenir au nord de ce banc et être par 51° 9′ de latitude; Calais restera alors au S. 5° E. (il ne faut pas l'amener plus sud avant d'être parvenu sur le parallèle de 51° 9′), et le milieu du banc de Calais restera dans le S.-S.-E., à environ 4 milles de distance. De ce point on fera 6 milles à l'E. 5° S. pour doubler ce banc; puis on portera au sud pour passer entre ce même banc et l'*Out-Ruytingen*.

Un vaisseau qui aurait été forcé de passer à l'ouest et au nord du banc de Calais, ou qui, venant du nord, ne pourrait pas passer dans l'ouest de ce même banc pour aller attérir entre le cap *Blancnez* et Calais, traverserait les fonds de 30 à 45 pieds qui lient le banc de Calais à l'*Out-Ruytingen*, en se tenant entre le N. 24° O. et le N. 41° O. de Gravelines; mais il aurait à se méfier de l'*Orteil* si la mer n'était pas élevée d'environ 10 pieds au dessus de son point le plus bas.

On passera à l'ouest de l'Orteil par 30 et 40 pieds, en gouvernant de manière à ne pas relever Gravelines plus S. que le S. 42° E. et Calais plus ouest que le S. 40° O. La sonde rapportera entre l'*Out-Ruytingen* et l'*Orteil* de 80 à 100 pieds, fond de cailloutage et de coquilles.

Quand on sera au sud de l'Orteil, on

gouvernera sur Gravelines pour accoster le plateau attenant à la terre et venir reconnaître l'entrée de la rade de Dunkerque.

En suivant les routes que nous venons d'indiquer pour attaquer l'entrée occidentale de la rade de Dunkerque en venant du nord, il faudra se défier du *pollaert* du *Clif* qui est dans le N. O. 5° O. de la tour de Dunkerque, à 14 milles de distance, ainsi que du banc de Calais, dont la limite orientale ne nous est pas bien connue.

Nous n'avons pas parlé du port de Gravelines, parce que, dans l'état actuel du chenal qui y conduit, ce port ne peut recevoir que de très-petits bâtimens. Le chenal de Mardick est comblé.

RADE DE DUNKERQUE.

La rade de Dunkerque est l'espace compris entre le banc connu sous les noms de *Snouw*, *Braeck-Banck* et *Traepegeer* et le plateau attenant à la terre. Sa longueur, y compris celle de la passe de l'O., est d'environ 12 milles. Sa direction, depuis la pointe ouest du *Snouw* jusqu'au méridien de Dunkerque, c'est-à-dire dans l'espace de 7 milles 1/2 est E. 10° N. et O. 10° S.; ensuite elle devient E. 22° N. et O. 22° S. l'espace de 4 milles 1/2, depuis le méridien de Dunkerque jusqu'à la passe de *Zuytcoote*. Sa largeur entre la ligne des fonds de 24 pieds qui la limitent au nord, et les fonds de 24 pieds du plateau attenant à la terre, qui la limitent au sud, n'est nulle part de plus de 4 encâblures 1/2, et dans quelques endroits même cette largeur n'excède pas 4 encâblures. Son brassiage est entre 40 et 50 pieds sur un fond de sable vaseux, dans lequel la tenue est bonne.

La rade de Dunkerque, n'étant abritée que par des bancs toujours couverts et n'ayant que peu de largeur, ne doit être considérée comme bonne que pour les bâtimens qui peuvent entrer dans le port.

Nous conseillerions à des bâtimens qui ne pourraient pas entrer dans le port, par des vents forcés de la partie du nord, d'aller mouiller entre Dunkerque et *Zuytcoote*, parce qu'en cas d'événement l'échouage serait moins dangereux sur ce point que dans la partie ouest de la rade.

Avec les vents du nord à l'ouest, la mer est grosse dans la rade de Dunkerque.

Nous ne donnerons point ici de détails sur l'entrée du port, parce qu'il y a toujours en rade des pilotes expérimentés qui conduiront les bâtimens.

De haute mer, dans les grandes marées, les bâtimens tirant 13, 14 et 15 pieds d'eau peuvent donner dans le port de Dunkerque; ceux d'un plus grand tirant d'eau déchargent en rade. L'entrée du port assèche dans les plus basses mers. La direction des jetées est au N. 40° O. et S. 40° E.

RADE DE NIEUPORT, ANCIENNEMENT NOMMÉE WEST-DIEP.

La rade de Nieuport est un bassin limité au nord par la partie orientale du *Smal-Banck* et la partie occidentale du banc de Nieuport; à l'E. par le *Stroom* et au sud par le *Traepegeer*, plateau attenant à la terre; elle a 8 milles d'étendue dans la direction E. 30° N. et O. 30° S.; sa largeur entre les fonds de 24 pieds des bancs du large et du plateau attenant à la terre est de 1 mille 1/4 depuis la pointe ouest du *Stroom* jusqu'à 2 milles dans l'est de la passe de Zuytcoote, c'est-à-dire sur une longueur de six milles.

Son brassiage varie entre 40 et 60 pieds: la qualité du fond est partout un sable vaseux, d'excellente tenue.

Au nord de la passe de *Zuytcoote*, la largeur de la rade de Nieuport n'est pas de plus d'un demi-mille; il faut, comme nous l'avons dit, se méfier du *Smal-Banck*, dont le *pollaert* dans cette partie ne laisse aucun intervalle entre lui et les fonds de 50 pieds.

Les grands fonds de la rade se continuent dans l'ouest entre le *Smal-Banck* et le *Hil's-Banck*, jusqu'au point où ces deux bancs se réunissent par des fonds de 22 pieds au N. 23° E. de Dunkerque.

Il ne serait pas imposible de pénétrer dans la rade de Nieuport en chenalant entre le *Smal Banck* et le *Hil's-Banck*; mais cette passe serait dangereuse.

La rade finit à l'est sur l'alignement de la tour de Nieuport, par la balise de l'est du chenal de ce port, et c'est dans cet alignement que commence le *Stroom's-Banck*.

La rade de Nieuport est un bassin exactement fermé par des bancs, et nous n'y avons trouvé aucune passe qui soit praticable de basse-mer pour de grands bâtimens. Nous avons donné ci-dessus les moyens d'y pénétrer par la passe de *Zuytcoote*; l'ouvrage de M. Beautemps-Beau-

pré indique aussi les passes par où l'on pourrait en sortir pour aller dans le nord et dans l'est, ou pour y pénétrer en venant des mêmes parties.

PORT DE NIEUPORT.

Nieuport, dans son état actuel, ne peut recevoir que de très-petits bâtimens, et encore faut-il qu'ils soient construits de manière à supporter l'échouage sur un fond de sable dur.

Le chenal, qui a environ 2 milles du sud-est au nord-ouest, assèche dans toute son étendue; il est extrêmement étroit et tortueux, et comme son entrée n'est pas abritée du côté de l'ouest, il serait dangereux de s'y engager avec un vent forcé de cette partie.

Un navigateur qui ne connoît pas bien le chenal de *Nieuport* ne doit y entrer que lorsqu'il y est contraint par des circonstances majeures (il n'y a pas de pilotage organisé à Nieuport); dans ce cas, il viendra ranger la jetée de très-près, la laissant à babord; il en suivra les sinuosités, ainsi que celles du fascinage qui en fait la continuation, et s'il ne trouve point de pilote dans le chenal pour le conduire près de la ville, quand il sera rendu près des débris d'une ancienne estacade, il s'échouera sur les sables de l'ouest.

On peut approcher la jetée de Nieuport jusqu'à la distance d'un quart de mille, par des fonds de 18, 19 et 20 pieds; mais le brassiage diminue subitement en approchant la barre.

Pour peu qu'il vente du large, la mer est grosse sur la barre de Nieuport, qui a environ une encâblure et demie de largeur, et qui assèche près de la jetée.

Il y a dans le N. 36° O. de la grande église de Nieuport, à sept huitièmes de mille de distance, une tour pointue, bâtie en pierres et en briques, qui a servi de phare dans le temps où Nieuport faisait un commerce qui permettait cette dépense: aujourd'hui cette tour est presque entièrement ruinée.

ATTÉRAGE D'OSTENDE.

L'attérage d'Ostende pour les bâtimens de commerce tirant 12 et 13 pieds d'eau, est entre les méridiens de Nieuport et de *Blanckenberghe:* dans cet espace, ils peuvent approcher la côte à la distance de 6 milles, sans avoir à craindre les parties dangereuses des bancs de Nieuport et de Wendune; et ils auront assez d'eau sur toutes les parties des bancs d'Ostende et de Middelkerque.

Tout bâtiment venant de l'ouest, destiné pour Ostende ou pour l'*Escaut*, qui voudra passer au large des bancs dont nous avons fait la description, viendra reconnaître le cap *Grisnez;* puis, quand il sera sur le parallèle de ce cap et à 5 milles de distance de la côte, il fera 24 milles au N. E. 4° N. pour parvenir au nord du banc de Calais, et se trouver par 51° 9′ de latitude; Calais restera alors au S. 5° E., et le milieu du banc de Calais au S. S. E., à environ 4 milles; il fera ensuite 23 milles 1/4 au N. E. 1/4 E. pour se mettre sur le parallèle de 51° 22′, et se trouver au nord de tous les bancs. Parvenu à ce point, il fera route sur le parallèle de 51° 22′ jusqu'à ce qu'il soit rendu sur le méridien d'Ostende.

Au lieu de faire les trois routes ci-dessus indiquées, il serait peut-être prudent, pour éviter d'être jeté par le flot sur le *Clif* ou sur le Dyck d'Islande, de courir 40 milles au N. E. 4° N. pour parvenir à 51° 22′ de latitude; puis de courir 30 milles sur ce parallèle, pour se mettre nord et sud avec Ostende, à 8 milles de terre, par des fonds de 40 pieds. On est dans cette position quand on relève Ostende au sud, et Blanckenberghe au S. 69° 30′ E.

En venant du nord pour se rendre à Ostende, ou pour donner dans l'*Escaut* par la Passe-Française, il ne faut pas se porter plus sud que 51° 22′ jusqu'à ce qu'on ait pris connaissance d'Ostende, de *Wendune* ou de *Blanckenberghe;* il faut éviter aussi d'attérir dans l'ouest du méridien de ce dernier point.

On sera sur les bancs de l'embouchure de l'*Escaut* quand, avant d'être sur le parallèle de 51° 22′, on aura de petits fonds, et il faudra se porter dans l'ouest pour venir prendre connaissance de la ville et du phare d'Ostende.

Le phare d'Ostende est une colonne dorique située au nord de la ville, à 100 toises de l'extrémité de la jetée ouest du port; son feu est composé de trois réverbères renfermés dans une lanterne de 5 pieds de diamètre; il est placé au haut de la colonne, à 80 pieds au dessus du niveau de la haute mer. Il est allumé, en temps de paix, depuis la chute du jour jusqu'au lever du soleil, et peut être aperçu de 3 lieues au large; cette distance est assez grande pour que les bâ-

timens qui naviguent dans ces parages puissent se garantir de l'approche de la côte, et pour que ceux qui viennent chercher le port d'Ostende puissent venir prendre le mouillage de la grande rade : on se mettra en position de profiter du flot pour entrer dans le port.

Nous conseillerons aux bâtimens d'un tirant d'eau un peu considérable de porter au large, quand, de nuit, ils auront pris connaissance du phare, et de se tenir bord sur bord, ou de mouiller par 45 pieds, dans l'est du méridien d'Ostende, parce que dans cette partie la sonde indique l'approche du banc de *Wendune*.

Le brassiage dans l'ouest du méridien d'Ostende est si irrégulier qu'il inquiéterait de nuit le navigateur le plus hardi.

Les bâtimens tirant moins de 15 pieds qui viendront attérir sur Ostende pourront pénétrer dans la grande rade avec sécurité, même pendant la nuit, en se tenant entre le N. 9° O. et le N. 52° O. du phare; ils n'auront nulle part, dans l'espace compris entre ces deux directions, moins de 16 pieds d'eau de basse mer. (Nous croyons devoir rappeler ici que le banc d'Ostende paraît exposé à éprouver des changemens.)

Les bâtimens dont le tirant d'eau est de 10 pieds ne courront point de danger en pénétrant dans la grande rade, s'ils se tiennent entre le N. 18° E. et l'O. 5° N. du phare.

RADES ET PORT D'OSTENDE.

Il y a une grande et une petite rade à Ostende. La grande rade est l'espace compris entre la partie N. E. du banc de Nieuport, le banc d'Ostende, la partie O. du banc de *Wendune* et le *Stroom's-Banck;* son brassiage est de 30 à 35 pieds, sable vaseux.

C'est dans la grande rade d'Ostende, dont la longueur est de 7 milles, dans la direction E. 38° N. et O. 38° S., et la largeur moyenne d'un mille entre les fonds de 24 pieds des bancs qui l'environnent, que mouillent les grands bâtimens destinés pour Ostende, en attendant une grande marée ou un vent favorable pour entrer dans le port.

Le mouillage ordinaire de cette rade est à 2 milles 1/2 ou 3 milles de la côte, entre le N. 1/4 N. O. et l'O. 1/4 N. O. de la ville d'Ostende.

Pour pénétrer dans cette rade en venant du nord, il faut traverser le banc d'Ostende, et les fonds de 18 à 24 pieds qui lient les bancs de *Nieuport* et le *Wendune*.

Les bâtimens mouillés dans la grande rade prennent ordinairement un pilote parmi les pêcheurs d'Ostende ou de Blanckenberghe, quand ils ont l'intention de gagner le port d'Ostende; et cette précaution est nécessaire.

Un bâtiment pris par un coup de vent dans la grande rade d'Ostende a pour ressource de gagner le large, si le vent souffle de l'O. S. O. à l'E. N. E. par le S., ou d'entrer dans l'*Escaut*, lorsque les vents sont du N. à l'O. S. O. Les vents de la partie de l'E. sont rarement dangereux sur cette partie de la côte de la mer du Nord: ce sont toujours ceux du N. au S. par l'O. qui y sont à craindre.

Si une frégate mouillée dans le milieu de la grande rade d'Ostende se trouve forcée de faire route pour l'*Escaut*, elle gouvernera à l'E. 25° N., jusqu'à ce qu'elle soit rendue entre *Wendune* et *Blanckenberghe;* ensuite elle gouvernera au N. pour donner dans la *Passe-Française*. En faisant la première route, elle passera au S. du banc de *Wendune*.

PETITE RADE ET PORT D'OSTENDE.

L'on donne le nom de petite rade d'Ostende, comme nous l'avons déjà dit, à la partie de la mer comprise entre le *Stroom's-Banck* et la côte, et nous avons indiqué les moyens de la traverser pour se rendre dans la Passe-Française, en venant de l'O. Nous ajouterons seulement que le fond de la petite rade d'Ostende est d'une très-mauvaise qualité pour la tenue, surtout près du port, et que les bâtimens ne doivent entrer dans cette rade, lorsque le temps est mauvais, que quand ils sont forcés, par des avaries majeures, de tenter l'entrée du port.

Nous avons dit aussi que, depuis *Mariakerque* et allant dans l'E., le brassiage de la petite rade diminue sensiblement; que par le travers d'Ostende on ne trouve nulle part plus de 17 à 20 pieds d'eau; et que le plateau dangereux du *Stroom's-Banck* n'est pas à 3/4 de mille de la jetée de l'E. Près des jetées d'Ostende, la petite rade n'a pas plus de trois huitièmes de mille de largeur dans la partie où les fonds sont de 17 à 20 pieds.

Les bâtimens destinés pour Ostende doivent manœuvrer de manière à se tenir à l'O. du port, en attendant l'ins-

tant de la haute mer, parce qu'après le plein de l'eau dans le port, le courant de flot continue à porter encore longtemps dans l'E. N. E.

On annonce de jour, aux bâtimens qui manœuvrent pour donner dans le port d'Ostende, le moment où il y a assez d'eau sur la mer, en hissant un pavillon bleu à un mât placé sur le rempart à l'O. du phare; de nuit, et deux heures avant le plein de l'eau, on allume deux fanaux pour faire connaître aux bâtimens qui sont dans la petite rade et veulent entrer dans le port, la route qu'ils doivent tenir; il faut alors gouverner dans la direction donnée par ces deux feux, jusqu'à ce que l'on aperçoive les jetées. Les fanaux restent allumés deux heures après la pleine mer; ils ne peuvent être confondus avec le phare quand on est au large, parce qu'ils ne sont élevés que de 40 pieds.

Il y a une barre à Ostende qui vient presque à sec maintenant dans les grandes marées. Ce port a cela de commun avec tous ceux de la côte de France, qui sont situés dans la mer du Nord.

Pour entrer dans Ostende, il faut, dès qu'on est parvenu à ouvrir l'entrée des jetées, manœuvrer de manière à accoster la jetée de l'E., tant parce que la plus grande profondeur se trouve à toucher cette jetée, qu'à cause d'un banc qui fait suite à la jetée de l'O., et sur lequel il y a peu d'eau.

L'entrée du port d'Ostende est plus facile que celle de Dunkerque, parce qu'aussitôt qu'on a atteint la jetée de l'E., qui est en bon état, on peut se faire haler.

Quand on entre avec un vent sous vergues un peu frais, on doit tenir une ancre prête à mouiller, pour étaler le courant, qui est quelquefois très-fort dans le chenal.

Les bâtimens mouillés dans la grande rade d'Ostende, ainsi que ceux qui viennent du Nord, doivent manœuvrer de manière à pénétrer dans la petite rade par l'O., afin de se mettre à portée de profiter du courant de flot pour entrer dans le port. Ils traversent la pointe O. du *Stroom* par 10 et 12 pieds, en se tenant dans l'O. du méridien de la tour de *Westhoude*. S'ils sont forcés à louvoyer dans la partie O. de la grande rade pour gagner le vent, ils doivent se défier du plateau dangereux du banc de Nieuport, ainsi que de celui du *Stroom's-Banck*.

(N° 3.)

ATTÉRAGES

DES COTES OCCIDENTALES DE FRANCE.

EXTRAIT DES OPÉRATIONS HYDROGRAPHIQUES ET ASTRONOMIQUES FAITES EN 1828 ET 1829 SUR LES BRICKS LA BADINE ET L'ALSACIENNE, PAR M. LE SAULNIER DE VAUHELLO, M. CAZEAUX, ET PLUSIEURS AUTRES INGÉNIEURS HYDROGRAPHES, PUBLIÉ PAR ORDRE DU VICE-AMIRAL COMTE DE RIGNY, MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

COTE SEPTENTRIONALE D'ESPAGNE.

Bancs de la Grande Sole et de la Petite Sole. Haut-Fond de la Chapelle. Roche-Bonne. Fond de vase molle et fond de pointes d'alénes, entre les parallèles de Penmarc'h et de Rochefort. Fosse de Cap Breton.

Avant de décrire les principaux attérages, nous ferons connaître les divers brassiages et les qualités du fond trouvés sur quelques points remarquables qui méritent de fixer particulièrement l'attention des navigateurs.

BANC DE LA GRANDE SOLE.

On désigne sous le nom de bancs de la *Grande Sole* et de la *Petite Sole*, deux fonds de sable sur lesquels le brassiage est moindre de quelques brasses que sur les parties avoisinantes; ils gisent, l'un par rapport à l'autre, N. N. O. et S. S. E., et ils sont éloignés l'un de l'autre d'environ 20 lieues.

La limite méridionale du banc de la Grande Sole est par 49° 18′ latit. N. et 12° 40′ longitude O. Ce banc s'étend, à partir de ce point, vers N. N. E. 1/2 E. (tous les gisemens sont corrigés de la déclinaison) sur une largeur d'environ 15 milles, et va au-delà de 50° de latitude. Le brassiage que l'on y trouve généralement est de 75 à 80 brasses, fond de sable gris fin; une seule fois on y a trouvé 60 brasses par 49° 25′ latitude N. O., 12° 30′ longitude O.

BANC DE LA PETITE SOLE.

La pointe méridionale du banc de la Petite Sole a sa limite par la latitude N. de 48° 18′ et la longitude de 11° 47′. Sa direction à partir de ce point, est le N. E. 1/4 N. Sa longueur est d'environ 25 milles et sa largeur de 6 à 8 milles. On trouve généralement sur ce banc 80 brasses, la qualité du fond est du sable fin, dont la couleur varie; le sable roux paraît néanmoins dominer.

HAUT FOND DE LA CHAPELLE.

La roche la Chapelle, qui est tracée sur quelques cartes anciennes, a été l'objet de recherches longues et infructueuses: on a seulement reconnu que dans la position assignée à cette roche, il existe un haut fond isolé de peu d'étendue, sur lequel on n'a pas trouvé moins de 90 brasses. On a lieu de croire que ce haut-fond doit briser avec assez de violence, dans les mauvais temps, pour avoir fait croire à l'existence d'un danger sur ce point.

ROCHE-BONNE.

Roche-Bonne est un des écueils les plus dangereux des côtes occidentales de France, tant pour les bâtimens qui viennent attérir sur Rochefort que pour ceux qui font la navigation du cabotage.

C'est un grand plateau de roche situé

entre les parallèles de 46° 10′ et de 46° 15′, à 12 lieues du phare de la Pointe des Baleines. M. Beautemps-Beaupré, qui a déterminé sa position en 1824, place la haute roche de la pointe du S. E, sur laquelle il reste 18 pieds d'eau de basse mer, par la latitude de 46° 11′ 25″ et la longitude de 4° 45′ 22″. Le plateau de Roche-Bonne, d'après les cartes du *Pilote Français*, que le dépôt général de la marine vient de publier, s'étend vers le N. O. 1/2 O. jusque par 46° 15′ de latitude sur une largeur de 2 à 3 milles. Il y a à craindre sous ce plateau non seulement les coups de mer, mais encore quelques têtes de roches sur lesquelles on peut toucher; car, outre celle dont la position vient d'être indiquée, il s'en trouve une autre dans le N. O. 1/2 O. à 3 milles, sur laquelle il ne reste de basse mer que 10 pieds d'eau.

Le fond de roche situé au N. N. O. de ce plateau est désigné sous le nom de *Blanche Verte* par les pêcheurs qui fréquentent ces parages; il n'a rien de dangereux pour la navigation. On trouve au pied de ces roches, dans toute la partie de l'O. un fond de vase molle dont nous allons parler, et qui jusqu'à ce jour n'avait pas été signalé.

FOND DE VASE MOLLE, ENTRE LES PARALLÈLES DE PENMARC'H ET DE ROCHEFORT.

Entre les parallèles de Penmarc'h et de Rochefort, ou plus exactement de 45° 50′ et de 47° 63′, il existe un fond de vase molle très-remarquable, limité au S. E. par le plateau de Roche-Bonne. Il est dirigé du S. E. au N. O. dans sa plus grande longueur, qui est d'environ 150 milles; sa largeur est de 20 milles. Il offre aux navigateurs un bon moyen de vérifier leur point. La surface de cette vase très-molle est, principalement à ses accores, mêlée d'un peu de sable gris très-fin; le fond en est si mince que le plus souvent le suif du plomb de sonde revient lavé, c'est-à-dire avec très-peu peu de vase, sans être aplati. Dans la partie de l'E. cette vase est plus compacte que dans la partie de l'O. à l'embouchure de la Loire, c'est-à-dire entre Belle-Ile et l'île d'Yeu; la couleur entre les deux qualités du fond est moins prononcée.

FOSSE DE CAP-BRETON.

On ne trouve rien au large de la Fosse de Cap-Breton qui puisse ajouter aux renseignemens qui sont indiqués sur la carte du *Pilote Français*; en suivant la direction de la Fosse à l'O. on continue de trouver un fond de vase molle sur lequel le brassiage est moins considérable que dans l'intérieur de la fosse elle-même; on perd ensuite le fond par 200 brasses à environ 20 milles de la côte.

La Fosse de Cap-Breton a été examinée avec une attention scrupuleuse; l'on a été convaincu que si l'extrémité orientale de cette fosse ne présente pas un mouillage aussi sûr que plusieurs marins du pays sont encore portés à le croire, elle offre au moins un point d'échouage beaucoup moins dangereux que toutes les autres parties de la côte dans les environs de Bayonne.

CÔTE SEPTENTRIONALE D'ESPAGNE.

Entre la Fosse de Cap-Breton et le cap Machichaco, on trouve généralement, à 2 milles de la côte, de la vase molle, mêlée de sable fin. Ce fond de vase est limité à l'E. par l'accore d'un grand plateau de roches inégales, placé en avant de la baie de Saint-Jean-de-Luz, et par le petit plateau de roches, isolé, situé devant Bayonne, tous deux reconnus en 1826, par les ingénieurs hydrographes sous les ordres de M. Beautemps-Beaupré.

Le fond entre le cap Machichaco et le cap Ortégal n'offre rien de remarquable pour favoriser l'attérage: on perd souvent le fond par 200 brasses, à une distance qui ne s'étend guère au-delà de 12 milles de la côte; mais comme alors on est en vue de terre, les sondes deviennent moins importantes.

On peut profiter, pour déterminer la position du bâtiment, de l'aspect de la côte d'Espagne, qui peut être généralement aperçue à une distance de 15 lieues en mer; c'est dans ce but que l'on a indiqué sur les cartes la vue des principaux points de cette côte.

Le cap Ortégal, point le plus septentrional de la côte d'Espagne, est celui dont il faut le plus s'éloigner pour perdre le fond par 200 brases; au N. c'est à la distance d'environ 25 milles de la côte que l'on trouve cette limite. La qualité du fond, dans les environs de ce cap et jusqu'au cap Finistère, est presque toujours du sable vaseux, ou sable et vase; les fonds de roche ne s'étendent dans cette partie qu'à 2 ou 3 milles de la côte.

ENTRÉE DE LA MANCHE.

Les marins qui veulent entrer dans la Manche, et qui viennent prendre la sonde entre les parallèles de l'île d'Ouessant et du cap Lézard, trouveront, à partir de la limite des fonds de 200 brasses, du sable gris fin vaseux, jusqu'aux bancs des Soles.

ATTÉRAGE SUR LE PARALLÈLE DES ILES SCILLY OU SORLINGUES.

Après avoir dépassé le banc qui se trouve à 8 ou 10 milles dans l'E. du banc de la Grande Sole, on trouvera de la vase molle par 90 brasses, ensuite du sable gris fin vaseux jusqu'à la distance d'environ 15 milles des îles Sorlingues; à partir de ce point on commence à trouver les fonds de roche et gravier par 60 brasses.

Si l'on faisait route sur un parallèle un peu plus N. que celui des îles Sorlingues, on trouverait beaucoup plus de vase molle mêlée avec un peu de sable gris fin.

Il existe sur Sainte-Agnès, la plus méridionale des îles Sarlingues, un feu à éclipses que l'on distingue très-bien à une distance de 12 milles, et sur le cap Lézard deux feux fixes qui se voient également bien à la distance de 15 à 18 milles, mais qui presque toujours paraissent n'en former qu'un seul.

ENTRÉE DE LA MANCHE SUR LE PARALLÈLE DE 49°.

Sur le parallèle de 49°, lequel passe entre les deux Soles, le fond de sable vaseux commence aux sondes de 200 brasses, par 13° 15′ de longitude, et continue jusqu'au 12e degré de longitude, où l'on trouve 100 brasses. La qualité du fond est ensuite du sable fin et des coquilles moulues. Vers le 11e degré de longitude, la profondeur de l'eau est de 95 brasses, et le sable mêlé de coquilles moulues compose principalement le fond, sur lequel on trouve aussi quelques coquilles brisées et peu de gravier. Avec cette dernière qualité de fond qui continue jusqu'au méridien de l'île d'Ouessant, on trouve 92 brasses par 10° de longitude, 79 brasses par 9°, et 70 brasses à l'entrée de la Manche, où le sable disparaît presque entièrement, et où l'on ne trouve plus que des coquilles moulues mêlées de quelques graviers.

IRRÉGULARITÉS DANS LE BRASSIAGE ENTRE LES PARALLÈLES DU CAP LÉZARD ET DE L'ILE D'OUESSANT.

La profondeur de l'eau entre les parallèles du cap Lézard et de l'île d'Ouessant diminue progressivement jusqu'à l'entrée de la Manche. On a déjà dit que l'on trouvait sur le banc de la Grande Sole de 75 à 80 brasses; en un seul point nous en avons trouvé 60. Sur la Petite Sole, le fond est généralement de 80 brasses. Depuis les Soles jusqu'à l'entrée de la Manche, on trouve des irrégularités assez considérables dans le brassiage, qui en général diminue progressivement, à mesure que l'on approche de terre.

La variation de quelques brasses dans la profondeur de l'eau, depuis les Soles jusqu'à l'entrée de la Manche, est assez fréquente, et c'est pour cette raison que nous conseillons aux navigateurs de sonder souvent pour s'assurer de leurs positions.

ATTÉRAGE SUR LE PARALLÈLE DE L'ÎLE D'OUESSANT.

Le banc de la Petite Sole, situé sur le parallèle de l'île d'Ouessant, n'est éloigné que de quelques milles de la limite des fonds de 200 brasses, laquelle se rencontre à 11° 58′ de longitude. On trouvera en sondant, à partir de cette limite, du sable gris fin vaseux, jusqu'à la Petite Sole, qui est un banc de sable fin, sur lequel la sonde donne presque partout 80 brasses. La qualité du fond sur la Petite Sole est si bien tranchée, et la profondeur de l'eau offre avec celle de ses accores une si grande différence, qu'on doit regarder ce banc comme l'un des points qu'il faut préférer pour vérifier sa position. Depuis les accores de l'E. de la Petite Sole, où le brassiage est de 100 à 125 brasses jusque près de l'île d'Ouessant, la qualité du fond varie peu; on trouve principalement du sable avec des coquilles brisées et moulues, mêlé presque toujours de quelques graviers, jusque vers le 8e degré de longitude; en ce point la sonde donne 72 brasses, après avoir indiqué successivement par 11° de longitude de 100 à 105 brasses, par 10° 100 brasses, et par 9° 90 brasses. Il est donc essentiel d'avoir la profondeur de l'eau avec la plus grande exactitude; et comme il arrive que l'on trouve sur ce parallèle, de même que sur ceux qui sont plus au N.,

des irrégularités dans le brassiage, on doit avoir l'attention de multiplier les sondes.

Lorsqu'en approchant d'Ouessant la sonde ne donnera plus que 70 brasses, on aura la certitude d'être dans le voisinage de cette île.

Après avoir reconnu l'île d'Ouessant sur la pointe N. E. sur laquelle il existe un très-beau phare à feu fixe, qu'on peut aperçevoir de 6 lieues en mer, il faut gouverner, si l'on doit entrer à Brest, de manière à aller passer dans le S. des Pierres-Noires, roches remarquables, dont plusieurs sont toujours découvertes et qu'on ne peut approcher sans danger que dans la partie S. Lorsque ces roches ont été reconnues ainsi que la pointe de Saint-Mathieu, sur laquelle est un phare à feu tournant dont les éclipses se succèdent de 100 en 100 secondes, on peut aisément, avec les cartes et les vues de côtes du *Pilote Français*, entrer en rade de Brest, même, si cela était nécessaire, sans le secours d'un pilote.

Dans le cas où un bâtiment qui serait rendu dans l'Iroise ne pourrait, pour une cause quelconque, entrer à Brest, il trouverait un bon mouillage dans la baie de Douarnenez, au S. des riches découvertes qui sont à l'entrée de l'anse Morgat, sous Crozon. (Voir les cartes du *Pilote Français*.) A l'entrée de cette baie, dans le S. O. du cap la Chèvre, à 2 milles 1/4 se trouve la basse *la Vieille*, qui découvre de cinq pieds dans les grandes marées; ce qui indique combien il est important de l'éviter.

CHAUSSÉE DE SEIN.

La chaussée de Sein, située sur le parallèle de la pointe du raz de Sein, est une suite de roches dangereuses qui s'étendent à 13 milles de cette pointe jusqu'à 7° 24′ de long. O. Il faut éviter de s'en approcher sans nécessité; car il existe sur ce point des courans ayant souvent une vitesse de plusieurs milles à l'heure et qui varient à raison des heures de la marée; ces courans finiraient, si l'on était pris de calme, par entraîner sur cette dangereuse chaussée. L'île de Sein est basse; elle ne peut être aperçue d'un temps ordinaire à plus de 5 milles; en sorte qu'on ne peut la voir de l'extrémité occidentale de la chaussée; très-rarement aussi pourrait-on apercevoir de ce point les hautes terres de la pointe du raz et le Tevennec. On trouve 42 brasses à l'extrémité occidentale de la chaussée de Sein, fond de sable et coquilles moulues; ensuite le brassiage augmente graduellement.

La commission des phares, après avoir pris connaissance de la proposition faite en 1818, par M. Beautemps-Beaupré, d'indiquer la direction générale de la chaussée de Sein par deux phares, dont l'un serait placé sur la pointe du raz, et l'autre sur le sommet de la pointe N. O. de l'île de Sein, a fait entrer ces deux feux dans le projet général d'éclairage des côtes de France, qu'elle a définitivement adopté, et dont elle suit l'exécution avec une persévérance digne de la reconnaissance des navigateurs. Il est à désirer que ces deux phares soient promptement érigés, car la chaussée de Sein est le plus dangereux des écueils situés sur les côtes occidentales de France.

Entre l'extrémité orientale de la chaussée de Sein et les roches de la pointe du raz, est un passage appelé le *raz de Sein*, très-fréquenté des caboteurs, et souvent préféré par les vaisseaux de guerre qui sont dans la nécessité de louvoyer dans l'Iroise pour gagner le large, ainsi que ceux qui, cherchant à entrer dans l'Iroise, sont dans l'incertitude de pouvoir doubler la chaussée. Les roches toujours découvertes du Tevennec (1), situé dans le N. E. de l'île de Sein et la Vieille (*Gorlébella*) située à 3/4 de mille à l'O. de la pointe du Raz, sont les principaux points qui servent de reconnaissance pour franchir ce passage, dans lequel les courans sont aussi très-violens. On trouve à l'entrée du raz de Sein, du côté du S., deux basses : l'une le *Masclougr'eiz* sur laquelle il reste 27 pieds à marée basse, et l'autre le *Cornoc-Bras*, sur laquelle il ne reste que 10 pieds également à marée basse.

POINTE DE PENMARC'H.

Peu de bâtimens du large cherchent à atterir sur la pointe de Penmarc'h, qui est néanmoins un bon point de reconnaissance particulièrement pour les bâtimens faisant le cabotage. Depuis 1831, un feu tournant provisoire dont les éclipses se succèdent de 1/2 minute en 1/2 minute, est établi sur la tour de l'église Saint-Pierre; sa portée est estimée 4 lieues. La pointe de Pen-

(1) Le Tevennec est entouré de roches dangereuses qui s'étendent à plus d'un demi-mille.

marc'h est hérissée de roches très-accores, mais qui ne s'étendent guère à plus de 1 mille 1/3 au large; on trouve à l'accore de ces roches, dont une partie est toujours découverte, 30 et 40 brasses d'eau. Les bâtimens affalés dans la baie d'Audierne, qui est au N. de la pointe de Penmarc'h, n'ont d'autres points de relâche que le port d'Audierne, lequel ne peut être fréquenté que par les bâtimens d'échouage. La petite anse de la Torche, dont on trouve un plan dans le *Pilote Français*, serait le point le moins dangereux que pourraient choisir les bâtimens qui seraient forcés de se jeter sur la côte.

ATTÉRAGE SUR LE PARALLÈLE DE L'ILE DE GROIX.

L'attérage sur l'île de Groix paraît naturellement celui que l'on devrait prendre pour entrer à Lorient; mais le voisinage des îles de Glenan, qui sont peu élevées, entourées de roches dangereuses, et seulement à quelques minutes au N. du parallèle de Groix, fait généralement préférer aux marins l'attérage de Belle-Ile.

En venant prendre la sonde sur le parallèle de l'île de Groix, et faisant route ensuite sur ce parallèle, on laisse à 5 minutes au S. le haut-fond de la Chapelle, dont nous avons donné précédemment la description. Ce haut-fond, vu son isolement, serait fort utile aux navigateurs pour vérifier leur point.

Les marins qui attérissent en suivant le parallèle de l'île de Groix doivent particulièrement se méfier de la roche la *Jument*, qui forme la pointe méridionale des roches dangereuses des Glenan; cette roche vient à fleur d'eau dans les grandes marées.

Le brassiage diminue progressivement sur ce parallèle, depuis la limite des fonds de 200 brasses, jusqu'au commencement du fond de vase molle, où il n'est plus que de 75 brasses. On trouve 60 brasses sur le méridien de la pointe de Penmarc'h près de la limite des fonds de roche des Glenan.

Entre la pointe de Penmarc'h et Lorient, on a, en cas de relâche forcée, en profitant de la marée, la ressource de plusieurs petits ports; les principaux sont Loctudy, Benodet, à l'entrée de la rivière de Quimper, Concarneau, la rivière d'Aven, Douélan, la rivière de Quimperlé, la chambre des Glenan.

Les bâtimens qui ne peuvent pas échouer trouveront un bon mouillage dans le N. E. de Penfret, l'une des îles de Glenan, à la distance d'environ un demi-mille de cette île. La rivière de Quimper peut aussi recevoir quelques grands bâtimens; on avait ignoré, jusqu'au moment où le vaisseau *le Vétéran*, commandé par le vice-amiral Halgan, alors capitaine de vaisseau, est entré à Concarneau, que ce petit port pût recevoir un vaisseau.

On a établi récemment sur le fort la Croix, à la pointe E. de l'île de Groix, un phare provisoire à feu fixe dont la portée est estimée de quatre lieues. Ce feu ne se voit pas de la partie occidentale de l'île; il doit surtout servir à faire éviter la chaîne de roches qui commence à la Pointe des Chats, et qui s'étend vers le S. Ce phare facilite l'entrée de Lorient, la navigation entre l'île de Groix et la côte, et sert à faire connaître le mouillage sous la pointe N. E. de l'île de Groix. Cette île n'offre aucun point de relâche, même pour les bâtimens d'échouage.

ATTÉRAGE SUR LE PARALLÈLE DE BELLE-ILE.

Belle-Ile est un des points que les marins viennent reconnaître avec le plus de sécurité, les approches en étant saines, et les terres assez élevées pour être aperçues de 15 à 18 milles: aussi est-ce l'attérage qu'ils préfèrent lorsqu'ils sont destinés pour Lorient, Nantes et les autres ports de la Loire.

On rencontre un fond de vase molle qui commence à l'O. vers 6° 35′ de longitude, et dont la partie orientale n'est éloignée que d'environ 14 milles de la pointe S. O. de Belle-Ile, près de laquelle est situé le petit port de Goulphar. On rencontre ensuite des fonds de sable et roche jusqu'à Belle-Ile. Le brassiage diminue progressivement jusqu'à la côte; on trouve ce fond de vase molle à partir de 70 brasses, et on le perd au dessous de 60 brasses.

On a commencé en 1826, sur la pointe S. O. de Belle-Ile, la construction d'un grand phare dont le feu sera à éclipses; ce phare est impatiemment attendu de tous les navigateurs, parce que Belle-Ile, ainsi que nous venons de le dire, est le meilleur point d'attérage des côtes occidentales de France.

Parmi les dangers qui doivent le plus fixer l'attention des marins dans cette partie, nous signalons la basse des *Birvidaux*, située au N. 15° O. de la pointe des Poulains (Belle-Ile), dont elle est éloignée de

6 milles ; il ne reste que 8 pieds d'eau à marée basse sur le sommet de cette roche.

Pour assurer la navigation des bâtimens qui viennent attérir plus directement à l'embouchure de la Loire, ainsi que pour ceux qui fréquentent ces parages environnés d'écueils, on a construit sur le plateau des roches du Four, à 3 milles 1/2 à l'O. de la pointe du Croisie, un phare dont le feu est tournant, avec éclipses se succédant de minute en minute, et qui peut être aperçu à la distance de 5 lieues 1/2.

Il y a aussi un phare sur la pointe N. O. de l'île du Pilier, à 2 milles 1/2 de la pointe de l'île de Noirmoutier, dont le feu est fixe, varié par des éclats de 4 en 4 minutes, et qui peut être vu de 6 lieues 1/2. Ce feu, très-avantageux pour l'attérage de la Loire, est aussi de la plus grande utilité pour les caboteurs, auxquels il sert à éviter la chaîne des roches appelées les *Bœufs*, qui couvre et découvre en partie, et qui tient à Noirmoutier.

On a placé des feux sur les deux tours d'Aiguillon et du Commerce (1), situées sur la rive septentrionale de l'embouchure de la Loire ; le feu de la tour d'Aiguillon, qui est le plus à l'O., est fixe; celui de la tour du commerce est fixe aussi, mais il est varié par des éclats de 3 en 3 minutes.

Ces deux tours ont été placées dans l'origine de manière à donner la direction à suivre, d'abord pour franchir la barre de la Loire, ensuite pour faire éviter, d'une part, les roches *les Charpentiers*, *la Lambarde*, et de l'autre part, les roches *le Vert*, *la Couronnée*, et le plateau de la pointe N. O. de l'île de Noirmoutier. Les variations qui surviennent sur la barre font que la direction donnée par les feux n'est pas toujours celle qu'il convient de suivre pour entrer dans la rivière.

On trouve en dehors de la barre, dans le S. du *Grand Charpentier*, un fond d'excellente tenue sur lequel on peut jeter l'ancre en toute sûreté.

Le plateau de roches nommé *la Banche*, qui couvre et découvre à chaque marée, est indiqué par une tour en pierre ; *la Lambarde*, roche très-dangereuse, qui découvre seulement dans les grandes marées, est située dans l'E. de cette tour, à 3 milles 3/4.

Les bâtimens surpris par le mauvais temps à l'embouchure de la Loire, ont pour ressource à l'entrée de cette rivière les mouillages de Saint-Nazaire et de Mindin ; ils ont en outre la baie de Quiberon et la rade de Haedik ; on ne peut regarder celle du Palais que comme rade foraine. On trouve aussi un abri assuré dans la rivière de Crac'h, dans le Morbihan, la Vilaine et la baie Bourgneuf ; mais la crainte d'être retenu par des vents contraires, sans mauvais temps, ne doit y faire relâcher que par nécessité. Les ports du Palais et de Sauzon sont les seuls points de Belle-Ile où des bâtimens d'échonage puissent relâcher au besoin.

ATTÉRAGE SUR LE PARALLÈLE DE L'ILE D'YEU.

Le phare qui a été construit en 1829, à la pointe N. O. de l'île d'Yeu, dont le feu est fixe et peut être aperçu à 7 lieues, assure la navigation dans tous ces parages remplis d'écueils, et complète, avec celui de Belle-Ile, le système d'éclairage de l'embouchur de la Loire ; nul doute que ce feu ne fasse éviter de nouveaux malheurs sur les roches des *Chiens-Perrins* (1), surtout quand on aura sous les yeux les cartes et plans du *Pilote Français*.

Le port de Breton de l'île d'Yeu ne

---

(1) Les tours d'Aiguillon et du Commerce paraissent avoir été placées de manière à donner la direction générale du chenal du S.; cependant cette direction n'était pas celle dans laquelle on devait se tenir en 1821, pour traverser la barre ; il fallait alors voir la tour du Commerce, ouverte de 2 à 3° à droite de la tour d'Aiguillon, pour passer dans le vrai chenal par 12 pieds d'eau. Comme la direction qui est donnée par ces deux tours passe exactement sur la pointe N. O. du plateau des roches de Noirmoutier, il faut quitter cette direction quand, en sortant de la Loire, on a amené l'île du Pilier par la pointe de Devin, et gouverner ensuite de manière à faire route au S. O. du monde. (Carte de l'embouchure de la Loire, *Pilote Français*.)

(1) Ces roches, situées à la pointe N. O. de l'île d'Yeu, ne sont éloignées que d'un demi-mille de la côte ; leur sommet couvre à peine dans les grandes marées ; la plupart des autres têtes couvrent et découvrent chaque marée.

peut recevoir que de petits bâtimens d'échouage. Quand on veut entrer dant la baie de Bourgneuf, par le goulet de Fromantine (1), il faut attendre la marée haute pour passer la barre qui n'est pas toujours praticable.

Entre la Loire et le pertuis Breton, le port des Sables d'Olonne est le seul point où les grands bâtimens puissent trouver un abri assuré; son entrée assèche entièrement. La marée y monte dans les mortes eaux de 8 à 9 pieds, et dans les grandes marées de 14 à 15 pieds. Ce port était très-fréquenté en temps de guerre par les convois; son entrée présente de nombreux dangers; un surtout est redouté des marins qui font le cabotage; ce sont les roches appelées les *Barges d'Olonne*, dont le sommet principal couvre dans les grandes marées, et qui est situé dans l'O. de la Chaume, à la distance d'un mille et 1/4 de la côte.

Le phare de la Chaume, sur la côte occidentale du port des Sables d'Olonne, est particulièrement destiné à faire éviter ce danger; le feu en est fixe, et peut être aperçu de 4 lieues. Sur la tête de la grande jetée, côté E. de l'entrée du port, est établi un petit feu de port dont la portée est estimée 2 lieues, et qui, vu par le feu de la Chaume, donne la direction du chenal principal.

La rade des Sables d'Olonne joint au désavantage d'être très-petite celui d'être cernée par des fonds de roches sur lesquels il est dangereux de passer quand la mer est mauvaise.

Le chenal principal des Sables d'Olonne se trouve dans l'E. du Noura, du Nouch et de la barre de Noura, le Nouch et la barre Marine. Les brisans du Noura et du Nouch deviennent si forts et si étendus, quand les vents du large soufflent avec violence, qu'ils se prolongent alors jusque dans le centre de la rade. La barre Marine ne brise que dans les très-mauvais temps. La direction de ce chenal est donnée par la prolongation de la ligne droite qui passe par le phare et par le feu de port qui a été récemment établi sur l'extrémité du grand môle.

Les navigateurs qui ne connaissent pas bien les localités doivent éviter de s'engager dans ces passes dangereuses, qui deviennent souvent le tombeau des marins les plus expérimentés du pays.

ATTÉRAGE DE ROCHEFORT.

La meilleure route en venant du large pour gagner Rochefort, La Rochelle et la Seudre sur laquelle est Marennes, consiste à suivre le parallèle du phare de Chassiron, sur lequel on atteint la limite des fonds de 200 brasses par 6° 25′ de longitude O. On trouve d'abord du sable gris, mêlé quelquefois de coquilles brisées et moulues et des pointes d'alènes; ensuite du sable vaseux souvent mêlé de graviers, et enfin à 5° 25′ de longitude par 72 brasses, on tombe sur le fond de vase molle, que l'on perd à 4° 40′ de longitude par 50 brasses, pour retomber sur un fond de sable roux, piqué de noir, mêlé de gravier, qui s'étend jusqu'à l'ouvert du pertuis d'Antioche. Cette route fait passer à environ 6 milles au S. du dangereux plateau de Roche-Bonne, qui brise presque toujours quand la mer est grosse.

Nous pensons qu'après avoir doublé le plateau de Roche-Bonne, on fera bien de porter un peu plus vers le N. afin d'attérir à l'ouvert du pertuis d'Antioche, entre les feux de la pointe des Baleines et de la pointe de Chassiron. Le feu de la pointe des Baleines est tournant, avec des éclipses qui se succèdent de minute 3/4 en minute 3/4; les éclats sont inégaux; à chaque grand éclat succède un éclat d'un tiers moins fort. Sa portée est d'environ 6 lieues. Le feu de la pointe de Chassiron, qui est fixe, peut être aperçu de 5 lieues.

Les roches de la pointe de Chassiron ne s'étendent guère à plus d'un demi mille à l'O.; mais au N. E., elles s'étendent à une distance de la côte de près de 1 mille 1/2. Le rocher d'*Antioche*, qui forme la limite de ce plateau, découvre à mer basse, et brise presque continuellement. Quand on est parvenu dans le N. de ce rocher on commence à découvrir le feu de l'île d'Aix, qui est fixe.

Le parallele de la pointe des Baleines est dangereux pour l'attérage, parce que le plateau de Roche-Bonne se trouve à cette latitude. Les bâtimens venant du N. qui sont destinés pour Saint-Martin (île de Ré), vont généralement reconnaître l'île d'Yeu; il en est de même de ceux qui veulent traverser le pertuis Breton pour se

(1) La balise du rocher le *Grand Boisvinet* vient d'être remplacée par une tour pleine en maçonnerie.

rendre à La Rochelle (1), à Rochefort et à Marennes.

Le pertuis Breton offre les meilleures relâches que l'on puisse trouver sur toute cette côte ; les bâtimens caboteurs vont échouer dans la fosse de Loix ; les grands bâtimens mouillent quelquefois sur la rade de Saint-Martin; mais il est préférable pour eux d'aller chercher la baie de l'Aiguillon, qui est aussi fréquentée par les caboteurs, et où se jette la petite rivière la Sèvre, sur laquelle est située Marans.

On peut dans tous les temps relâcher dans la baie de l'Aiguillon, et y rester avec la plus grande sécurité ; car en supposant que les câbles viennent à manquer, la vase dans cette baie est si molle que l'on pourrait s'échouer sans inconvénient, et y attendre des secours sans courir le moindre danger.

On a placé, en 1831, sur la pointe de l'Aiguillon, un petit feu fixe pour faciliter l'approche de ce mouillage. Un autre feu fixe a été placé aussi sur la pointe de Grouin du Cou (2) (côté N. du pertuis), pour indiquer le banc de roches inégales qui s'étend à l'O. de cette pointe.

Les marins doivent faire la plus grande attention aux roches dangereuses de la pointe des Baleines; ces roches s'étendent de l'O. au N. O. sur un rayon de 3 à 4 milles, et il faut éviter de passer surtout cet espace.

Le pertuis de Maumusson est peu fréquenté aujourd'hui, si ce n'est par quelques caboteurs. Les chenaux sont tellement remplis par les sables d'Arvert, qu'il serait très-difficile d'y faire passer un vaisseau, comme cela eut lieu en 1813; il est même à craindre que tout l'intérieur du pertuis ne forme bientôt un seul banc de sable, et qu'on ne puisse plus trouver de mouillage. Cette circonstance rendrait beaucoup plus difficile le passage de Maumusson et l'entrée de la Seudre, qui, en temps de guerre, peuvent être d'une grande importance.

(1) On a établi à La Rochelle un petit feu de port fixe, dont la portée est de 4 lieues. Il est placé à 14 mètres à l'E. de la tour de la Lanterne, côté gauche de l'entrée du port. On évite les roches de la pointe Chauveau, ainsi que le plateau du Lavardin, en gouvernant de manière à ce que le fanal de La Rochelle ne soit pas masqué par la tour de la Lanterne.

(2) Nous invitons les navigateurs à faire une attention particulière au banc du Grouin du Cou, qui n'est indiqué sur aucune des anciennes cartes, et qui n'est même pas connu des pilotes.

ATTÉRAGE SUR LE PARALLÈLE DE LA TOUR DE CORDOUAN.

(*Entrée de la Gironde.*)

Le phare de Cordouan, établi sur un plateau de roches à l'embouchure de la Gironde, est le point le plus remarquable que viennent reconnaître les bâtimens destinés pour Bordeaux.

Le feu de ce phare est tournant, et ses éclipses se succèdent de minute en minute; il peut être aperçu de 9 lieues; chaque grand éclat de ce feu est immédiatement précédé d'un éclat moins brillant. Les éclipses ne paraissent totales, en temps ordinaire, qu'à une distance de 3 lieues.

Dès qu'on a pris connaissance de la tour de Cordouan, il faut aller reconnaître la pointe de la Coubre, si l'on doit entrer dans la Gironde par la passe du N., ou gouverner plus S. si l'on doit entrer par la passe de Grave. On a établi récemment sur la pointe de la Coubre (côté N. de l'embouchure de la Gironde), à 2 lieues au N., 28° O. du phare de Cordouan, un feu fixe qui peut être aperçu de 3 lieues au large, et qui facilite beaucoup l'entrée de la Gironde par la passe du N.

Les pilotes de ce fleuve sont en général d'excellens marins, dignes de toute la confiance des navigateurs ; ils vont à 12 et 15 lieues au large, et tiennent quelquefois la mer plusieurs jours de suite pour attendre les bâtimens. Quand ils prévoient que l'entrée de la Gironde doit être impraticable, ils vont relâcher avec les bâtimens dans les pertuis Breton et d'Antioche.

Le mouillage dans l'anse de Royan est en dedans et près du plateau de roches qui se trouve à l'ouvert de cette anse. A ce mouillage on n'est point abrité du côté du large; la mer y est très-grosse, et les remous du courant fatiguent beaucoup les câbles; quant à Royan, ce n'est qu'un petit port d'échouage.

Un feu fixe, pouvant être aperçu de 4 lieues 172, est établi sur la pointe de Grave. La rade de Verdon est en dedans de cette pointe, à environ 2 milles; la tenue n'y

est pas très-bonne ; mais comme le mouillage est vaste, et qu'on y est en appareillage, les bâtimens y restent souvent par de mauvais temps : toutefois il est préférable de mouiller par le travers de l'Arbre Richard, où l'on trouve un abri assuré. Ce point est situé à 9 milles en amont de la rade de Verdon.

BASSIN D'ARCACHON, ET CÔTE ENTRE CORDOUAN ET BAYONNE.

La seule relâche pour les bâtimens affalés sur la côte entre Cordouan et Bayonne, est le bassin d'Arcachon ; encore cette ressource n'est-elle pas assurée de tout temps, car la mer est quelquefois si grosse sur la barre qu'elle en rend l'entrée impraticable, quoiqu'il y reste à marée basse 14 pieds d'eau. L'entrée principale est près de la pointe du S.; la direction qu'il faut suivre pour passer la barre est indiquée par deux balises, dont l'une est mobile et permet d'indiquer en tous temps la direction à suivre par les bâtimens.

(Le seul mouillage du bassin d'Arcachon où de grands bâtimens puissent stationner avec sécurité, est celui qui se trouve entre les pointes de Bernet et le chénal de Teich; mais ce mouillage est d'un accès difficile, parce qu'il est séparé de la rade de Maullo par un haut-fond formé de sable fin, dont le brassiage varie en quelque sorte journellement.)

La difficulté de la barre n'est pas la seule qu'il y ait à vaincre pour se rendre au mouillage. Après l'avoir dépassée, il reste à parcourir une distance de 2 lieues dans un canal qui n'a dans quelques parties qu'une encâblure de largeur, et qui est limité du côté de l'E. par la côte, et du côté de l'O. par le banc de sable du *Matoc*. On est exposé à de grands dangers dans ce chenal, si après avoir dépassé la barre, le vent cesse d'être favorable; le courant est si violent que l'on ne peut y mouiller sans courir le danger d'échouer avant d'avoir pu filer assez de câble pour tenir.

La côte depuis les dunes de Grayan, dans le S. de l'embouchure de la Gironde, jusqu'au bassin d'Arcachon, est formée par des dunes de sable mouvant, excepté cependant la partie appelée *Semis du Flamand*, qui du large présente aujourd'hui une partie boisée. Ce semis remarquable est situé entre 45° 10′ et 45° 15′ de latitude; il doit par la suite prendre encore un plus grand accroissement, parce que l'on s'occupe sur toute cette côte de nouvelles plantations.

L'entrée du bassin d'Arcachon se fait aussi remarquer de la mer par de hautes dunes boisées, derrière lesquelles est le petit port de la Teste. Les points de la côte dans le S. des bassins qui peuvent être reconnus du large, sont les dunes de Mimizan, qui sont aussi boisées, ainsi que les semis de Contis, depuis le Vieux-Boucant jusqu'à Bayonne; les dunes paraissent du large presqu'entièrement couvertes d'arbres; les pilotes seuls ont quelques points de reconnaissance sur toute cette côte. Il arrive quelquefois aux bâtimens qui s'y trouvent affalés d'y mouiller et d'y tenir malgré la grosse mer.

ATTÉRAGE DE BAYONNE.

Les montagnes des Pyrénées, particulièrement le pic de la Rhune, qui est visible à 15 et 18 lieues en mer, servent à guider les voyageurs qui s'approchent de l'entrée de l'Adour et de la baie de Saint-Jean-de-Luz; la tour qui se trouve à l'entrée de l'Adour sur l'extrémité de la jetée du S. ne peut être vue que de 6 à 8 milles; c'est en hissant un pavillon rouge sur cette tour que l'on fait connaître aux bâtimens si la barre est praticable ; on leur indique ensuite la direction qu'ils doivent suivre pour passer la barre, en inclinant le pavillon de la tour vers le N. E. ou vers le S. O. suivant qu'ils doivent venir sur babord ou sur tribord pour être en chenal ; aussitôt que les pilotes aperçoivent des bâtimens au large, ils vont à leur rencontre, si l'état de la barre permet à leurs bateaux de la passer.

Les grands bâtimens qui sont surpris par le mauvais temps entre Bayonne et le cap Machichaco ne doivent pas hésiter à entrer dans le port du passage (1), seul refuge

---

(1) La baie de Saint-Jean-de-Luz est inabordable quand la mer brise avec violence sur les fonds de roche qu'il faut traverser pour y arriver.

La baie de Fontarabie est le seul point de la côte qui nous paraisse offrir un abri un peu assuré aux bâtimens qui ne sont plus en position de prendre le large ou d'entrer dans un des ports d'Espagne quand le mauvais temps se déclare.

assuré qu'ils puissent trouver dans ces parages.

Sur la pointe de Biaritz située dans le S. de la tour de Bayonne, à 3 milles 1/2, est un feu fixe provisoire qui peut être aperçu de 3 lieues 1/2 (1).

Sur la pointe de Socoa, à l'entrée de la baie de Saint-Jean-de-Luz, est un autre petit feu de port fixe, visible à 3 lieues.

Enfin, sur la pointe occidentale de la baie de Saint-Sébastien est un phare à feu fixe qui, dans son état actuel, n'est visible qu'à quelques milles.

Il ne peut entrer dans le port de Saint-Sébastien que des bâtimens d'échouage; les autres bâtimens doivent mouiller sur la rade, dans le S. S. E. de la petite île Sainte-Claire, par 6 à 7 brasses.

(1) Un grand phare est en construction sur la partie septentrionale de la pointe de Biaritz.

(N° 4.)

RENSEIGNEMENS

SUR

LES COTES DE LA PROVINCE D'ORAN,

PAR M. GARNIER, LIEUTENANT DE VAISSEAU.

L'espace de 70 lieues de côtes, compris entre les îles Zaffarines et l'îlot Colombi, n'offre de mouillages sûrs que ceux de Mers-el-Kibir, d'Arsew et des îles Zaffarines. Ces îles, situées, d'après Tosino, par 35° 11′ 50″ de latitude N., et par 4° 56′ de longitude O. (de Paris), sont au nombre de trois, séparées du cap del Agua, par un canal de 2 milles, où l'on trouve un fond de vase de 8 à 10 brasses. L'île de l'O., peu accessible, est élevée d'environ 115 mètres; celle du milieu, plus unie, est presque triangulaire; celle du levant est très-étroite, et garantit la rade des vents de N. E. Elle est élevée d'environ 25 mètres, ainsi que la précédente, dont elle est séparée par un canal étroit, où l'on trouve 7 et 8 brasses d'eau. Le canal du N. O. est beaucoup plus large; mais il y a dans sa partie extérieure et presque au milieu, quoiqu'un peu plus près de l'île de l'O., une roche sur laquelle il ne reste que 2 brasses d'eau; il est toujours préférable de passer au S. des îles. Le meilleur mouillage est par 9 et 10 brasses, fond de vase, la pointe E. de l'île du milieu restant au N. du monde, et la pointe S. de l'île du levant à l'E. 1/4 N. E.; on affourche N. E. et S. O. Les bâtimens du commerce s'amarrent au S. S. E. de l'île du milieu, où des rochers ont été taillés pour cet usage. On pourrait aussi s'amarrer sur l'île du levant. Cette rade peut contenir cinq ou six vaisseaux, et une trentaine de petits bâtimens, qui, étant bien amarrés, pourraient y tenir par tous les temps; la crainte des pirates de la côte de Riffa empêche seule les bâtimens du commerce d'y relâcher. On n'y trouve pas d'eau; le courant porte à l'O., l'effet des marées est peu sensible; la variation observée est de 20° 10′ N. O.

A 7 milles à l'E. S. E. de ces îles est la rivière de Malouya, assez large, mais sur la barre de laquelle il n'y a que 2 ou 3 pieds d'eau. 4 milles plus à l'est, la rivière Aggiéroumt sert de limite aux états d'Alger et de Maroc. Barrée par une langue de sable, elle arrive à peine à la mer. Après avoir serpenté dans une plaine, elle s'enfonce entre

des montagnes qui forment une coupée remarquable. Du cap Milonia aux Zaffarines, la terre est basse; à 4 milles du rivage, elle forme un plateau plus élevé. Dans le lointain, on aperçoit la chaîne de l'Atlas. Sur toute cette partie de la côte, on peut mouiller à 1 mille de terre, par 10 et 12 brasses d'eau, fond de sable, et vase grisâtre. Le fond augmente insensiblement, en courant au large.

11 milles à l'E. du cap Milonia, se trouve la baie de Gozouana, reconnaissable par un gros rocher situé dans sa partie occidentale. Les bateaux du pays s'amarrent dans la partie E. de la baie, qui est abritée des vents de N. E. par un cap élevé, sur lequel on voit les ruines d'une ancienne ville. A 10 milles dans le S. S. E. de Gozouana, on aperçoit, sur le versant d'une colline, la ville de Madrôma : elle est entourée de murailles, et paraît peu considérable.

La petite rivière de Téouantz, après avoir passé près de cette ville, vient se jeter dans la baie de Gozouana, où l'on trouve, à 2 encâblures de terre, un fond de sable de 7 à 8 brasses. On doit se méfier des habitans : les embarcations de *la Surprise* y ont été attaquées, ainsi qu'à l'Aggiérount et devant Héhenneyt. Le cap de Honc, à 3 milles dans le N. E., est élevé, et tombe perpendiculairement à la mer. Après avoir doublé le cap de Noé, semblable au précédent, on trouve l'Anse de Héhenneyt, au fond de laquelle on voit l'enceinte de la ville de ce nom, défendue par des tours de construction mauresque. Toutes les maisons sont détruites; on n'y aperçoit qu'un minaret. A l'O. sont les ruines d'un château qui commandait la ville : 2 milles plus à l'E., un gros rocher, séparé de la côte par un canal de 400 mètres, pourrait abriter quelques barques contre la mer du large : on trouve dans ce canal 8 et 9 brases, fond de roche. A 5 milles au N. E. de Héhenneyt est un gros rocher noir, peu éloigné du cap de Garde.

A 5 milles au-delà, on rencontre l'île Risgoun, ou Caracoles, séparée de la côte par un canal d'un mille et demi, où l'on trouve 10, 12 et 14 brasses, fond de sable. Le Tafna, ou rivière de Trémecen, qui débouche en face de cette île, est large et profonde; mais son entrée est obstruée par un banc de sable qui n'en permet l'accès qu'à des bateaux tirant 2 ou 3 pieds d'eau. L'île Risgoun a un mille et demi de circuit; sa plus grande longueur est de 1,000 mètres du N. au S. Elle n'est accessible que dans la partie du S. O., et forme ensuite un plateau, qui s'élève insensiblement vers le N. E., où son élévation est d'environ 35 mètres. Une citerne romaine, dans laquelle nous trouvâmes une médaille d'or, prouve qu'elle était anciennement habitée. Elle n'a pas de sources, mais assez de terres végétales. Avec des vents de N. E. on peut mouiller à 2 ou 3 encâblures dans le S. O. de l'île, par 18 brasses, fond de vase. Si le vent passait au N. O., de petits bâtimens pourraient se mettre au S. E. de l'île par 14 et 15 brasses, fond de vase; dans le N. E., le fond est de corail. Dans la partie E. de la baie de Tafna, sont des roches à fleur d'eau et une tour ruinée. On y trafiquait du blé, de la cire, de la laine, etc. Le courant porte à l'E. S. E.

Dans le golfe de Trémecen, à 1 mille 1/2 de terre, on trouve un fond de vase qui varie de 24 à 28 brasses.

14 milles à l'E., 30° N. de Risgoun, est l'embouchure du Riosalato, ou Oued-el-Maylah, dont les eaux sont très salées; sa largeur est de 20 mètres, et sa profondeur de 2. Elle n'arrive à la mer que par un faible ruisseau, qui débouche dans une petite crique formée par une presqu'île sur laquelle sont quelques cabanes abandonnées. Les sandales tirant 3 à 4 pieds d'eau venaient autrefois y charger des grains, de la cire, du miel, etc., et n'y avaient à craindre que les vents du S. O. au O. N. O., qui les obligeaient de se haler à terre. En été, et avec les vents N. E., toute espèce de bâtiment peut mouiller devant la rivière, à 1/2 mille de la côte, par 14 et 15 brasses, fond de sable. On peut également, avec des vents N. E., mouiller à moins d'un mille de terre, sur toute la côte, jusqu'au cap Fégalo. A 2 milles au N. de Riosalato est la petite rivière de Séacelle ou des Roseaux. A un 1/2 mille à l'O. de Fégalo, un petit rocher s'élève d'environ 10 mètres au dessus de l'eau. La baie du Buzudjar, située à l'E. de ce cap, est ouverte au large; avec des vents de N. O., on y mouille cependant quelquefois par 10 et 14 brasses, fond de sable : par 25 brasses, le fond est de vase noire. Le cap Fégalo, élevé et assez saillant, sert de point de reconnaissance. La baie de Médagh, située à la distance de 6 milles de la baie de Buzudjar, à l'E. 30° N., est abritée du N. E.; mais quoique assez profonde, la mer du N. O. y entre avec force, et il serait alors impossible à un bâtiment d'en sortir,

La corde de la baie est d'un 1/2 mille sur cette ligne; le fond est de 8 à 9 brasses, sable et gravier. Une presqu'île élevée la commande entièrement. A 7 milles dans le N. N. E., on aperçoit les îles Habibas, entourées de plusieurs rochers. Celle de l'E., élevée de 15 à 18 mètres, est assez unie; l'autre, dont la longueur N. E. et S. O. est d'environ deux tiers de mille, a dans sa partie O. un pic élevé de 90 mètres. Quand le vent est de la partie du N. E., on peut mouiller à deux encâblures de terre, par 14 et 15 brasses, fond de gravier. Si le vent passe au N. E., on appareille facilement. Les vents de S. E. viennent de la côte, et soufflent rarement avec force. On doit jeter l'ancre quand le piton E. reste au N. 30° O., et le piton S. O. à l'O. corrigé; on est alors à 2 encâblures 1/2 d'une petite crique où des embarcations de 4 à 5 pieds de tirant d'eau seraient en sûreté par tous les vents. Il y a entre les îles un passage de 8 à 10 pieds d'eau, mais il est étroit et dangereux.

L'écueil de Lindlès est à 2 milles 1/2 dans le O. S. O. du cap de ce nom; il a 80 mètres de longueur, et 6 d'élévation au dessus du niveau de la mer. A un tiers d'encâblure tout autour, on trouve 12 et 14 brasses, fond de roche. A 1 mille au S. E. du cap Lindlès, il y a une petite baie, fermée du côté du N. E. par quelques roches, et qui, avec les vents de cette partie, offre un refuge à des caboteurs, qui pourraient s'y amarrer par 2 ou 3 brasses, fond de sable. L'île Plane, située à 3 milles au N. N. E. de cette baie, et à 4 dans l'O. du cap Falcon, est entourée de roches, et n'offre aucun abri.

Quand le vent règne de l'E. au N. E., on peut mouiller sur toute la côte au S. O. de Falcon, par 12 et 14 brasses, fond de gravier, à 1/2 mille de terre.

Le cap Falcon est peu élevé; au N. se trouve un ilot qui en est séparé par un canal étroit et obstrué de rochers; les bateaux pêcheurs s'y retirent quelquefois, soit à l'E., soit à l'O., selon le vent.

La baie de las Aguadas, où débarquèrent les Espagnols en 1832, offre un bon mouillage avec des vents de N. O., à 1/2 mille de terre, par 14 et 15 brasses, fond de sable. Au S. du mouillage, et sur le bord de la mer, sont 3 sources peu abondantes en été. Cette baie a près de 4 milles du S. E. au N. O.; la côte est ensuite très-escarpée jusqu'à la pointe de Mers-el-Kibir, qui forme le port de ce nom, et sur laquelle est bâti le fort de Santa-Almanza, qui est considérable, mais aujourd'hui très-dégradé; il est entièrement dominé.

La rade de Mers-el-Kibir, la meilleure de toute cette partie de la côte, pourrait contenir cinq ou six vaisseaux, autant de frégates, et une cinquantaine de bâtimens plus petits, pourvu toutefois qu'une partie de ces derniers fussent à 4 amarres. Un plus grand nombre de bâtimens pourraient y mouiller, mais seraient exposés à la mer du N. E., qui se fait sentir quand il fraîchit de cette partie. On affourche N. E. et S. O. En hiver, il est prudent d'empenneler l'ancre du S. O., vu que le fond va en augmentant, et que les rafales soufflent avec violence de cette partie. La ville d'Oran est à 2 milles au S. E. du fanal. En été, les petits bâtimens y mouillent quelquefois par 7 et 8 brasses, d'un sable mouvant, qui offre peu de tenue. La mer du N. E. y déferle avec force, et empêche quelquefois de communiquer. Un bâtiment pris par le calme pourrait mouiller sur toute la côte, depuis Oran jusqu'à la pointe Aguja, à 3 ou 4 encâblures de terre; mais le meilleur mouillage est celui de Kéristel ou des Jardins. Au S. de la pointe Aguja, on est bien à l'abri du N. E., mais moins en appareillage qu'à Kéristel. Les bateaux corailleurs s'y retirent fréquemment. A 1 mille à l'E. N. E. de cette pointe, on aperçoit la roche Aguja ou de l'Aiguille; ce rocher, éloigné de terre d'un 1/2 mille, ressemble à un navire à la voile: la côte est presque inaccessible jusqu'au cap Ferrat. Des roches sous l'eau s'étendent à 2 encâblures au large du cap Carbon, qui ferme au N. la baie de Mers-Cheer, très-mauvais mouillage, où les bateaux corailleurs se réfugient dans les forts vents de N. O., pour n'être pas obligés d'aller jusqu'au port d'Arsew, qui est à 6 milles dans le S. E. Avant d'y arriver on voit une petite île qu'on ne doit pas ranger de trop près, à cause d'un danger sur lequel il n'y a que 7 pieds d'eau, et qui en est éloigné d'une encâblure dans l'E. N. E. Quand on double la pointe d'Arsew, on doit aussi ne pas trop s'approcher d'un petit écueil qui en est éloigné d'une 1/2 encâblure, et à terre duquel il ne doit passer que des bateaux. La houle du N. E. se fait sentir assez fortement dans le port même; néanmoins on y est en sûreté par tous les temps; on doit mouiller par 4 ou 5 brasses, fond de sable, quand une caverne située à l'O. du fort reste au N. N. E. ou N. 14 N. E. du

monde, à 2 encâblures environ. Les vaisseaux ou frégates devraient mouiller à 2 encâblures plus au S., par 6 et 7 brasses, fond de sable et mattes, où ils auraient davantage à souffrir de la houle : elle est moins forte à une encâblure au O. S. O. de la caverne ; mais le fond n'y est plus actuellement que de 2 brasses. Les sandales maures sont dans l'usage, quand elles viennent charger du grain ou du sel, de jeter leur lest le long du bord, ce qui a entièrement comblé le fond du port, maintenant inabordable. Au S. O. du mouillage, à 100 pas de la mer, il y a plusieurs puits dont les eaux sont un peu saumâtres. Près de là est le torrent de Sidy-Mohammed, à sec une grande partie de l'année. La pointe N. E. de la rade est défendue par un petit fort armé de 6 canons, et entouré d'un fossé : il est dominé par une hauteur de 75 mètres, commandée elle-même par d'autres points. La défense complète de ce port nécessiterait des ouvrages dispendieux. Le magasin qu'on voit près du mouillage servait d'entrepôt pour le grain et le sel, dont le commerce se fait dans la belle saison. A 50 pas, on trouve une trentaine de silos de 4 mètres de profondeur sur 5 de diamètre.

Si le port d'Arsew était mieux connu, et protégé soit par l'occupation du fort, soit par la présence d'un bâtiment de guerre, il serait d'un grand secours aux navires qui, avec de forts vents d'O., ne peuvent atteindre Oran : les courans portant à l'E., ils sont obligés de prendre le large, et d'y capeyer souvent pendant plusieurs jours ; si la force du vent empêchait d'entrer en rade, ils mouilleraient en dehors, par 14 et 16 brasses ; ils seraient en sûreté, et sentiraient peu la mer. Si le vent passait au N. E., ils pourraient appareiller, ou entrer dans le port. Le village d'Arsew, composé de quelques cabanes à demi ruinées, est à 4 milles dans le S. S. E. 2 milles plus à l'E. débouche la rivière de Magdah ou Habrah, sur la barre de laquelle il n'y a que 2 ou 3 pieds d'eau. A plus d'un mille dans la rivière, on trouve un fond de sable de 10 à 12 pieds ; l'entrée est garantie des vents de N. O. par une pointe de roche sur laquelle sont des restes de fortifications romaines en gros blocs de pierre de taille : avec quelques travaux, il serait facile de rendre cette rivière accessible à des barques de 30 à 40 tonneaux. Pendant près de 2 milles, elle coule parallèlement à la côte, dont elle n'est séparée que par une langue de sable d'environ 300 mètres. En été, on pourrait mouiller sur toute la côte, depuis Arsew jusqu'au-delà de Mostagan, par 16 et 18 brasses, vase et sable. Avec les vents de N. E., le mouillage devant cette ville est à 6 encâblures de terre, par 12 brasses, fond de vase, sur la ligne du cap Mostagan, à la pointe de Missigran, la Cassauba à l'E., 35° S. Cette citadelle commande la ville, qui est entourée d'une enceinte garnie de tours, et paraît assez considérable. La garnison turque est de 700 hommes, qui ont à repousser journellement les Bédouins : ces derniers occupent la ville de Missigran, à 3 milles au S. O. de la précédente, et entourée d'une simple muraille. A 1/2 lieue au N. de Mostagan, est l'anse de Sidy-Ardouch ; et un peu plus loin, la cascade de Mouadah, qui tombe sur le rivage même. La crainte des Bédouins empêche d'y faire de l'eau.

A 6 milles au N. N. E. de Mostagan, on rencontre l'embouchure du fleuve Chellif, devant lequel un banc de sable à fleur d'eau s'étend à 2 milles dans le N. O. Il n'y a sur la barre du fleuve que 4 à 5 pieds d'eau, et quelquefois moins ; en dedans, on trouve 8 et 9 pieds, fond de sable. Ses rives sont escarpées ; il coule dans un vallon reconnaissable à plus de 30 milles. Quand le vent règne du N. E., on peut mouiller au S. du banc, à 1 mille de terre, par 8 et 9 brasses, fond de sable. Ce fleuve, le plus considérable de tous ceux de l'état d'Alger, offrirait des moyens de communication avec l'intérieur du pays, qui paraît bien cultivé. Les habitans de ces rives sont très-féroces et très-redoutés, et rarement les barques du pays se hasardent à y aller charger du grain. Les embarcations de *la Surprise* y ont été attaquées par une tribu entière. Près de la mer, et sur la rive droite, on voit un marabout, entouré de quelques cabanes. Le cap Ivi, peu saillant et peu élevé, reste à 5 milles dans le N. E. A 5 milles plus loin, l'on aperçoit une pointe basse, au S. de laquelle les sandales se mettent quelquefois à l'abri des vents d'E., par 2 brasses, sable. De cette pointe au cap Hagmiss, la côte court à l'E. 28° N. ; à deux tiers de mille de terre, on trouve de 16 à 18 brasses, fond de sable vasard. 1 mille à l'O. du cap Hagmiss, est la rivière Rommann ou des Grenades : quoique assez large, elle n'arrive à la mer que dans la saison des pluies. A 3 milles à l'O. de cette rivière, une tache blanche, qui s'aperçoit de fort loin, sert de reconnaissance quand on vient de l'O. Le cap Hagmiss est

rougeâtre, et tombe perpendiculairement à la mer. A 2 encâblures à l'E., est la petite rivière de ce nom, barrée et encaissée dans un ravin profond, qui termine un plateau borné à l'O., par le Ouad-el-Rommann. Devant l'embouchure de l'Hagmiss, le fond, à 2 encâblures de terre, est de 5 brasses, sable; et à 1 mille, de 16 et 18 brasses: les embarcations expédiées pour reconnaître ce point ayant été attaquées, n'ont pu l'explorer complétement. Le rocher Colombi, séparé de la terre ferme par un canal d'un tiers de mille, est situé à 14 milles dans l'E. 28° N. du cap Hagmiss; il a d'élévation 35 mètres, et de circuit, 1/2 mille. On peut passer dans le canal par 4 et 5 brasses d'eau, en n'approchant pas trop l'îlot, au S. duquel il y a quelques rochers; dans les autres parties, à un tiers d'encâblure de distance, on trouve 12 et 14 brasses, fond de roche; il n'offre aucun abri.

Les courans portent généralement à l'E. avec une vitesse d'un 1/2 mille par heure; cependant, à l'O. du cap Fégalo, et lorsqu'on est très-près de terre, ils portent quelquefois dans l'O.

En été, la brise du large tombe ordinairement au coucher du soleil; la brise de terre s'élève vers 8 et 9 heures.

Bord de *la Surprise*, rade d'Arsew, le 20 novembre 1832.

H. Garnier, lieutenant de vaisseau.

(N° 5.)

DESCRIPTION HYDROGRAPHIQUE DU GOLFE ADRIATIQUE.

EXTRAIT DU PORTOLANO DEL MARE ADRIATICO PAR LE CAPITAINE GIACOMO MARIENI.

---

1. Situation et étendue du golfe Adriatique.

Le golfe Adriatique est un bras de la mer Méditerranée, renfermé entre les 39° 40′ et les 45° 50′ de latitude N. et les 9° 50′ et les 17° 30′ de longitude du méridien de Paris. Les limites de ce golfe, par rapport à la Méditerranée, peuvent se déterminer entre le cap de *Santa Maria di Leuca* appelé par les anciens *Salentinum Promontorium*; à l'O., et l'île de Corfou, la principale des îles Ionniennes à l'E.; mais à 20 milles au N. O. du cap Santa Maria di Leuca, le cap d'Otrante se prolonge de la côte d'Italie en mer, et vis-à-vis, à la distance de 37 milles au N. E., l'on voit surgir de la côte de l'Albanie le cap *Linguetta*, que l'on doit considérer comme l'embouchure du golfe, qui, de là, s'étend l'espace de 425 milles vers le N. O., c'est-à-dire jusqu'aux lagunes vénitiennes, et qui forme toute la longueur de l'Adriatique; tandis qu'on peut évaluer sa largeur en général à 94 milles, ce qui par conséquent fait une superficie de près de 40,000 milles carrés au S. et à l'O.; elle a pour limites la côte occidentale de l'Italie appartenant au royaume de Naples et à l'État de l'Église, et au N. O., la Romagne, le pays de Ferrare et l'État de Venise; au N. E. est l'Illyrie, la Croatie, la Dalmatie, Raguse et l'embouchure du Cattaro, qui appartiennent à l'empire d'Autriche: enfin l'Albanie turque.

La côte qui s'étend depuis Venise jusqu'à l'Épire s'appelle côte orientale.

2. Côte orientale.

C'est sur la côte orientale qu'on trouve le plus grand nombre d'irrégularités. On remarque d'abord dans l'Albanie turque, indépendamment des baies d'Aulona et de

Durazzo et quelque autre, le golfe de Drino, où la côte qui se prolongeait à plus de 80 milles du S. au N, se dirige au N. O. A ce golfe, il en succède un autre à la distance de 60 milles, qu'on appelle les bouches du Cattaro, qui s'avance plus de 11 milles dans les terres. Au-delà de Raguse, petite mais fameuse cité maritime, située à 24 milles au N. O., 6° O. du Cattaro, commencent les îlots et les écueils, qui sont pour ainsi dire innombrables, et dont la mer est parsemée jusque près d'au-delà du promontoire d'Istrie, qui forme la péninsule la plus considérable de l'Adriatique et où se trouve le golfe immense de Quarnero à l'E. et celui de Trieste au N.O. Après Trieste, la côte court 9 milles dans la direction du N. O., c'est-à-dire jusqu'à l'extrémité la plus septentrionale de l'Adriatique; ensuite elle retourne à l'O. S. O. en conservant cette direction à peu près jusqu'à Venise.

3. *Côte occidentale.*

C'est à Venise que commence cette partie de la côte que, relativement à sa situation sur l'Adriatique, l'on appelle occidentale; en effet, si à la distance de 30 milles la terre ne s'avançait considérablement dans la mer pour former un cap auprès des embouchures du Pô, elle s'étendrait précisément du N. au S. jusqu'à Ravenne, qui se trouve en ligne directe à la distance d'environ 60 milles de Venise. Après Ravenne, qui était jadis une ville maritime et qui se trouve aujourd'hui à 4 milles dans les terres, la côte se prolonge l'espace de 80 milles vers le S. E., c'est-à-dire jusqu'au mont Conero, qui s'appelle aussi le mont d'Ancône. Ce promontoire, qui a une grande étendue et qui est très-élevé, est situé à 63 milles au S. O. de Promuda, qui est l'île la plus voisine de la Dalmatie, et à 77 milles aussi au S. O. 19° O. de la ville de Zara, capitale de cette province. La côte entre le mont Coneró et le Gargano, qui sont à 150 milles de distance l'un de l'autre dans la même direction du N. O. au S. O., la côte, disons-nous, forme une espèce de baie ou de courbure, qui a plus de 30 milles de profondeur en plusieurs endroits, mais qui par sa grande étendue paraît presqu'imperceptible à l'œil. Le Gargano est sans contredit le plus grand promontoire de l'Adriatique, tant par son extension que par sa hauteur. Sa *Tête*, c'est ainsi qu'on appelle son extrémité orientale, est à la distance de 77 milles S. 174 S.O. de la ville de Lesina, située dans l'île de son nom, sur la côte de la Dalmatie, et à 98 à l'O. S. O. de l'île de Raguse.

La baie du S. du Gargano est la fameuse rade de Manfredonia, nommée autrefois Siponto, d'où la côte continue d'abord à se diriger vers l'E. S. E. et ensuite vers le S. E. jusqu'au cap d'Otrante, situé à une distance de 150 milles de cette rade.

Parmi les promontoires les plus remarquables de la côte orientale, outre le cap Languetta et la pointe de Promontore, nous devons encore indiquer la langue de terre della Planca, qui sépare en deux parties les nombreuses îles de la Dalmatie; elle s'avance dans la mer, vis-à-vis cette grande baie en courbure, située entre les monts Conero et Gargano, éloignée de 106 milles du premier vers l'E., et de 94 du second vers le N. On distingue sur la côte occidentale, indépendamment des autres caps déjà mentionnés de Santa Maria di Leuca et d'Otrante, les promontoires de Gargano et d'Ancône. Les matières que le Pô dépose auprès de ses embouchures forment aussi une langue de terre qu'on appelle *della Maestra*, et qui, quoique peu élevée, a pourtant une extension remarquable: elle s'étend l'espace de 30 milles depuis Venise vers le S. E., comme nous l'avons déjà dit, de 60 milles de l'extrémité du promontoire vers l'O. 174 N. O.

Les côtes de l'Adriatique se présentent sous différens aspects; elles sont aussi de différente nature. Il y a dans la partie orientale, en commençant par le golfe de Trieste jusque près de celui de Drino, un grand nombre d'îles, d'écueils et de hauts-fonds. Depuis le golfe de Trieste, en passant près du littoral de Venise et de Ravenne jusqu'à Rimino, la côte est basse, sablonneuse, pleine de marécages et de bancs provenant des matières que les rivières y ont transportées; telle est pareillement la portion de la côte orientale qui s'étend depuis le golfe de Drino jusqu'au cap Linguetta.

Qualité du fond au milieu du golfe.

Vers le milieu de la mer, la sonde a indiqué un fond vaseux qu'on trouve presque partout. D'après les recherches faites par Vitaliano Donati, vers le milieu du siècle dernier, le fond de l'Adriatique se compose en grande partie de couches pour la plupart horizontales et parallèles à celles des

écueils, des îles et de la terre ferme. Mais ce qui mérite surtout d'être observé, c'est une croûte composée de crustacés qui se trouvent mêlés de sable et de terre étant en grande partie pétrifiés. Cette croûte augmente continuellement, comme on le remarque par les corps qui surgissent et élèvent peu à peu le fond de la mer.

Sa profondeur.

En général la côte procède dans la mer avec la même pente que l'on observe hors de l'eau : d'où il résulte qu'à proportion qu'elle est plus ou moins montagneuse, plus ou moins basse, la mer est également plus ou moins profonde. C'est ainsi que le long du rivage de la Dalmatie, où la côte est couverte de montagnes, la profondeur de la mer est plus considérable qu'ailleurs, et sur le côté opposé à la côte de Venise, depuis les bouches du Pô jusqu'à Rimino, où le rivage est très-bas et presque sans aucune pente, la mer n'a pas aussi autant de profondeur. Dans la haute mer, depuis Trieste jusqu'à l'extrémité du promontoire, on trouve la plus grande profondeur suivant une ligne qui s'éloigne de l'Istrie, de manière que vis-à-vis son extrémité, elle en est à distance de 20 milles, où le brassiage a de 120 à 130 pieds d'eau. En partant de ce point, on trouve la plus grande profondeur en suivant une ligne qui s'approche d'Ancône en passant au N. à la distance d'environ 20 milles de cette ville, où il y a 220 pieds; cette ligne se dirige alors du côté de la Dalmatie, en s'éloignant d'environ 10 milles des îles d'Incoronata et Zuri, situées au N. O. de la pointe della Planca, pour retourner ensuite au rocher de Pomo, qui s'élève du milieu de la mer à 33 milles au S. O. de la susdite Planca. Il y a, dans le voisinage de ces deux îles et de ce rocher, près de 5 à 600 pieds d'eau. La ligne prend ensuite la direction du S. E. en passant entre les îles Cazza et Pelagosa : la première est de la dépendance de la Dalmatie, la seconde de Naples; cette ligne se trouve ainsi à peu près au milieu de la mer, à une distance de 30 milles au N. 1/4 E. du mont Gargano. De ce point, la ligne de la plus grande profondeur se dirige vers l'embouchure de l'Adriatique, en se tenant à la distance de 30 milles environ des îles Lagosta et Meleda. Dans l'espace qui se trouve entre la dernière pointe située vis-à-vis Meleda et l'embouchure, le brassiage ne trouve pas de fond à 2500 pieds; mais au milieu même de l'embouchure on le trouve à 2000 pieds de profondeur.

Différence des deux côtes pour la navigation.

La côte occidentale ou italienne, comme nous l'avons observé, est d'une nature bien différente de la côte orientale. Il en résulte des effets assez importans pour engager les bâtimens à naviguer plutôt sur l'une que sur l'autre côte. Le navigateur, avant de prendre à cet égard une résolution, doit prendre en considération les observations suivantes. La côte orientale, outre qu'elle est généralement élevée, garnie d'îles et de rochers qui en rendent la navigation difficile, a aussi l'avantage d'avoir une mer plus profonde, mais elle a une population moins nombreuse, et offre moins de secours en approvisionnemens; il manque même d'eau douce dans un grand nombre de lieux de l'Illyrie et de la Dalmatie. Néanmoins on doit la préférer pour les raisons que nous exposerons lorsque nous traiterons des vents, et aussi à cause du grand nombre de ports qu'on y trouve, et qui, pour leur situation et leur sûreté, peuvent être comparés aux meilleurs qui puissent exister dans quelque mer que ce soit. Tandis que la côte occidentale possède des ancrages moins fréquens, elle a l'inconvénient d'être fort basse et d'avoir une mer peu profonde; mais elle a l'avantage d'être bien peuplée, d'avoir de l'eau douce et des vivres en abondance, si l'on en excepte toutefois le littoral de la Pouille, située au S. E. du mont Gargano, le long de laquelle, pendant l'été, l'eau est fort rare.

Ports les plus fréquentés par les navigateurs et le commerce.

Après ces observations préliminaires sur la nature des deux côtes de l'Adriatique, nous devons indiquer les ports qui sont les plus fréquentés par les vaisseaux pour le commerce. Le port de Trieste est le principal et le plus fréquenté des bâtimens de toutes les nations, autant par les immunitéss dont on y jouit que par son heureuse situation pour le commerce avec le vaste empire d'Autriche : il est situé dans la partie septentrionale de l'Adriatique. Les différens ports de Venise, autrefois si renommés, ne sont plus actuellement que d'un ordre secondaire; à cause de la diminution de

son commerce ; il n'y arrive qu'un très-petit nombre de bâtimens de long cours. Les bouches du Pô sont très-favorables au petit cabotage, particulièrement celle de Goro, dont la navigation s'étend, au moyen des rivières et des canaux artificiels, jusqu'au pied des Alpes. Le port d'Ancône est le plus considérable de la côte occidentale, et le seul qui, dans les États du Pape, peut recevoir de gros navires marchands. La plus grande navigation du cabotage a lieu sur la côte de Naples, dans les ports de Manfredonia, de Barletta et de Bari ; le premier a une communication directe avec la ville de Naples par la voie de terre de Foggia. La rade de Fiume et le port de Segira sont les lieux les plus fréquentés et les plus commodes pour quiconque veut faire du commerce avec la Croatie et la Hongrie ; le premier peut recevoir des bâtimens de toute grandeur, tandis que le second n'est fréquenté que par les vaisseaux marchands d'un tonnage médiocre. Le principal siége du commerce de la Dalmatie est à Zara, à Sebenico et à Spalatro, qui sont des villes qui ont toutes de bons ports assez spacieux pour recevoir un grand nombre de bâtimens qui font le cabotage. On fait dans les deux derniers ports des échanges des marchandises de la Bosnie, qui est à proximité, avec celles de Trieste et d'autres ports de l'Italie. On est aussi dans l'usage de relâcher à Raguse, où l'on entretient des relations commerciales avec la Turquie, et aussi parce qu'on y trouve des pilotes pratiques assez experts non seulement pour naviguer dans l'Adriatique, mais encore dans l'Archipel et toute la Mediterranée. La baie de Durazzo est la plus fréquentée pour le commerce, et aussi la plus sûre de toute l'Albanie turque ; c'est la seule où il y ait des réglemens tant pour les droits de douane que pour ceux d'ancrage. Tels sont les ports les plus importans pour la navigation et le commerce de l'Adriatique.

De la marée et des courans.

La mer Adriatique a trois mouvemens réguliers : le flux, le reflux, et un courant le long des côtes. Les deux premiers sont périodiques, et se succèdent alternativement par l'effet de l'augmentation et de la diminution des eaux, et ils rencontrent le courant presqu'à angle droit sans l'arrêter : il arrive seulement que le flux suspend son cours dans le chenal, et que le reflux s'éloigne du littoral. L'on a observé que cet effet qui résulte du reflux a toujours plus de force près des embouchures des rivières, quoiqu'à un degré plus ou moins fort, selon la vélocité avec laquelle elles se jettent dans la mer. La différence entre la basse et la haute marée varie d'un à 6 pieds; ce qui dépend des circonstances locales, telles que des vents, et de la pesanteur de la lune et du soleil. Lorsque le vent du S. E. souffle pendant quelque temps sur le littoral de Venise, la mer s'élève jusqu'à six pieds au dessus des hauteurs ordinaires ; mais lorsque le vent du nord règne, elle s'élève à peine d'un pied.

Le mouvement qui rase les côtes est admis et reconnu par tous les marins instruits, par les pilotes, ainsi que par les auteurs les plus célèbres qui en ont fait mention. Ce mouvement consiste dans un courant perpétuel et général, par l'effet duquel les eaux sont portées de Corfou vers Venise, en côtoyant l'Epire, l'Albanie, les provinces de Cattaro et de Raguse, la Dalmatie, les îles de Quarnero, et enfin le rivage de l'Istrie et de Trieste. Ensuite elles suivent le littoral de Venise ; de là elles se transportent suivant la direction des côtes des Etats du Pape et du royaume de Naples, jusqu'au cap de *Santa Maria di Leuca*. Les marins attachent une grande importance au courant littoral, parce qu'ils savent que, suivant qu'il leur est favorable ou contraire, il contribue beaucoup à accélerer ou à ralentir leur navigation. C'est pour en profiter que les bâtimens qui viennent de la Méditerranée pour se rendre dans les parages de Venise ou de Trieste, naviguent de préférence le long de la côte orientale ; et *vice versâ*, lorsqu'ils naviguent du nord au sud pour se rendre dans la Méditerranée, ils suivent alors la côte d'Italie. Néanmoins il y a des exceptions à cette règle générale qu'on ne doit ni qu'on ne peut suivre constamment ; et cela suivant les vents qui règnent plutôt dans une saison que dans une autre, qu'on doit plutôt prendre en considération que les courans.

Altérations qu'éprouvent les courans.

La direction des courans est sujette à un grand nombre de localités, d'anomalies et d'altérations qui proviennent de différentes causes, parmi lesquelles il faut ranger les îles, les roches, les bancs et l'irrégularité du lit même du golfe. On a observé que la

plus grande irrégularité se trouve dans le canal de la Dalmatie et celui du Quarnero, où l'on rencontre quelquefois des courans opposés les uns aux autres. Lorsqu'on entre dans les canaux ou que l'on en sort, le courant se fait sentir d'une manière assez irrégulière et violente à cause de leur exiguité et de l'obstacle qu'éprouve l'eau intérieure pour se mettre de niveau avec celle extérieure aussi bien dans la haute que dans la basse marée. Ce courant subit encore quelque altération par l'effet des vents, particulièrement lorsqu'ils viennent à s'apaiser après avoir soufflé pendant deux ou trois jours : ils occasionnent, dans ce cas, ou un courant contraire au courant général, ou bien ils en augmentent la force. Enfin on doit admettre parmi les causes qui empêchent le courant de suivre son cours ordinaire, les sources situées sous les eaux, et encore plus les fleuves qui se jettent dans le golfe : quoique les eaux de plusieurs s'y jettent très-lentement, cependant leurs cours ont encore assez de force pour vaincre pendant un certain intervalle la vélocité du courant littoral, d'où il s'ensuit qu'aux embouchures des fleuves le courant s'écarte de son cours normal ; il s'éloigne plus ou moins du rivage suivant que les eaux fluviales lui permettent plus ou moins de reprendre sa direction naturelle.

Le courant littoral s'éloigne plus ou moins des côtes suivant leur direction ; dans quelques endroits, comme autour des caps, il est à peine sensible à la distance de 6 milles, et dans plusieurs autres localités, comme devant les golfes d'une grande courbure et d'une grande étendue, les eaux du courant sont encore agitées même à la distance de 10 milles ; indépendamment de l'effet des vents, la mer est pareillement agitée par la contrariété de ces flots qu'on appelle *Ligazzi*. Les bâtimens vénitiens qui suivent le courant, et qui viennent par exemple du Levant pour se rendre du côté de la ville, doivent, pour en profiter le plus qu'il est possible, se tenir à environ trois milles éloignés de la côte. D'après les expériences qu'on a faites pour s'assurer de la profondeur du courant, on a trouvé qu'il ne s'étend pas à plus de 20 à 25 pieds au dessous de la superficie de la mer. En conséquence plusieurs auteurs ont attribué à cette circonstance la facilité avec laquelle le courant change de direction à chaque vent qui lui est contraire.

Vélocité du courant.

Sa vélocité ordinaire, en supposant la mer toujours dans un état de calme, n'est pas parfaitement la même dans toutes les saisons de l'année, ni dans toutes les localités; pour ce qui concerne les saisons, l'été est celle où cette vélocité se fait moins ressentir ; à l'égard des lieux, il résulte de l'expérience de Montanari, ainsi que d'autres plus récentes qui l'ont confirmée, que le long du littoral de Venise, de Ferrare et de la Romagne, le courant ne fait ordinairement que trois à quatre milles par jour; tandis qu'on prétend que le long de la côte de la Pouille, il en fait bien deux à trois par heure. On attribue une aussi grande différence à plusieurs causes ; au-delà d'Ancône un grand nombre de fleuves et de torrens viennent se jeter dans l'Adriatique, parmi lesquels on remarque les principaux fleuves de l'Italie supérieure, tels que le Tagliamento, la Piavé, l'Adige et le Pô. Or, il est indubitable, il est même évident, que chaque fleuve (le courant conservant pendant un certain espace en mer le mouvement qui lui est propre) doit nécessairement retarder plus ou moins le progrès du courant littoral. Indépendamment de ces observations, on a encore remarqué que le courant, étant parvenu à la hauteur de l'île de Permuda (la plus occidentale des îles que l'on comprend sous le nom générique de rochers ou d'écueils de Zara), se partage en deux : l'un, ralenti par les fréquens obstacles qu'il rencontre, continue à se porter vers le N. O. pour se rapprocher des lagunes vénitiennes ; tandis que l'autre, en traversant la mer, prend une direction plus rapide au S. O. vers Ancône, où les deux courans se réunissent de nouveau en un seul qui prend un cours plus rapide et arrive enfin avec une plus grande vélocité sur la côte de la Pouille.

On trouve encore des courans assez rapides auprès de plusieurs îles, et particulièrement auprès de Lissa, de la Pelagosa et de la Pianosa, où il est nécessaire que les navigateurs prennent des précautions. Enfin on trouve très-souvent au milieu de l'embouchure de l'Adriatique, pendant l'espace d'environ 10 milles, des tourbillons qui peuvent faire dévier les bâtimens du cours de leur navigation.

Des vents.

Dans l'Adriatique, on donne vulgairement le nom de borée (*bora*) aux vents qui soufflent avec impétuosité du N. E., du N. et du N. O. Ces vents ainsi que celui du S. E. qui règnent dans ces parages y sont plus à craindre qu'aucun autre. Le vent appelé borée souffle souvent avec une violence extraordinaire de la côte orientale dans une direction transversale par rapport à la mer, et il est d'ordinaire plus fréquent en hiver que dans toute autre saison. Sa plus grande impétuosité se fait surtout sentir auprès des gorges des montagnes qui s'élèvent sur cette côte. Néanmoins le lieu où ce vent semble avoir plus particulièrement son siége est le Quarnero, et l'on ne doit traverser son embouchure en hiver qu'avec toutes les précautions possibles. Ce vent de borée n'est pas autant à craindre par sa violence que par le mode imprévu et les rafles avec lesquels il s'élance des gorges des montagnes et des différens passages situés parmi les îles de la côte ; il agite les flots d'une manière à rendre la navigation difficile et souvent dangereuse aux vaisseaux. Le danger auquel ils sont exposés provient aussi du peu de largeur de l'Adriatique, attendu qu'un bâtiment est réduit à ne pouvoir se servir de ses voiles, et se trouve ainsi bientôt rafalé sur la côte d'Italie, où les bons ancrages sont rares, comme nous aurons occasion de l'observer.

Le vent de borée de l'été ne dure ordinairement que trois jours; mais pendant l'hiver il règne neuf, quinze et jusqu'à trente jours; dans les intervalles il y a souvent du beau temps, pendant lequel il n'est pas toujours prudent de mettre à la voile. Les indices les plus ordinaires de ce vent sont de petits nuages obscurs qui s'élèvent au dessus des montagnes avec plus ou moins de rapidité et avec des directions incertaines, ou bien des nuages blanchâtres d'une grande dimension et de forme arrondie qui couvrent leurs sommets ; lorsque ces nuages ne se dissipent pas, les marins doivent prendre leurs précautions. Un autre indice de ce vent est la marée basse qui en pareil cas l'est encore plus qu'à l'ordinaire.

Le vent du S. E., qui souffle par l'embouchure de l'Adriatique, et en parcourt toutes les directions, n'est pas moins dangereux, tant à cause de sa force et de sa durée que par la houle ou grosse mer qui en est la suite. Cependant, comme ce vent souffle avec une impétuosité uniforme, les bâtimens peuvent en profiter pour chercher de bons ancrages sur la côte orientale. Il se manifeste plus souvent et dure aussi plus long-temps en hiver que dans toute autre saison : il alterne ordinairement avec le vent *borée*. Néanmoins entre l'un et l'autre il y a quelquefois des vents légers et variables. Le vent du S. E. ne dure le plus souvent que trois jours, et bien rarement au-delà de neuf jours. Il n'acquiert toute sa force qu'après trente-six à quarante-huit heures. Le troisième jour, il est ordinairement très-violent, et pourrait, dans ce cas, exposer à de grands dangers les vaisseaux qui auraient négligé de se mettre à l'abri, parce que soufflant constamment dans toute la longueur de l'Adriatique, la houle qui en résulte se renforce toujours et devient terrible ; comme l'horizon s'obscurcit en même temps, il s'élève des brouillards qui empêchent les navigateurs d'apercevoir la côte sur laquelle ils courent le risque de faire naufrage. Ce vent occasionne presque toujours des pluies abondantes. Une atmosphère tempérée avec des nuages obscurs qui couvrent les cimes des montagnes de la terre ferme et des îles, annoncent quelque temps auparavant l'irruption de ce vent, de même que la haute marée, qui est plus considérable et d'une plus longue durée.

Il y a encore d'autres vents qui peuvent occasionner des sinistres dans l'Adriatique : ce sont ceux du S. et du S. O., mais ils ne sont dangereux que dans plusieurs situations particulières ; par exemple, pour les bâtimens qui se trouveraient dans ce moment dans les parages entre le cap Lingnetta et Raguse, à cause de la rareté des ports et d'autres inconvéniens qui sont particuliers à ce littoral ; le vent du S. O. pourrait même devenir assez dangereux le long de la côte orientale pour un vaisseau qui ne se serait pas préparé à se réfugier dans un port ou quelque baie du voisinage ; mais cela ne pourra arriver que rarement à cause du grand nombre de refuges qu'un bâtiment peut trouver en pareil cas. Le vent du sud est précédé des mêmes indices qui annoncent le vent du sud-est, il occasionne pareillement une grosse mer.

Le vent du nord-ouest souffle fréquemment sur la côte orientale dans la belle saison ; il s'élève ordinairement vers le midi, et il finit vers le soir. Le plus souvent la brise

de terre le remplace pendant la nuit, ou d'autres vents variables qui, lorsque le temps s'est mis au beau, continuent encore quelques heures après le lever du soleil. Dans la saison dont il s'agit, le vent du nord-ouest souffle fréquemment avec force, il succède au vent du sud-est le long de la côte occidentale; ce dernier souffle quelquefois plusieurs jours de suite; il ne cesse souvent que durant la nuit et une partie de la matinée, en cédant sa place à un petit vent de terre. Ce vent du nord-ouest, bien différent de ceux du nord et de l'ouest, n'occasionne pas une forte houle, et n'est point dangereux; au contraire, il est favorable aux bâtimens qui doivent sortir de l'Adriatique. Il n'est pas inutile d'avertir que, dans plusieurs endroits de ce golfe, il arrive souvent qu'il y règne diverses sortes de vents en même temps: par exemple le vent borée pourra souffler dans la rade de Trieste et dans le Quarnero, lorsqu'au large il régnera quelque vent de la partie du sud-est.

Quoique le vent borée puisse paraître un motif suffisant pour s'éloigner de la côte orientale, cependant la prudence exige que l'on gouverne plutôt le long de cette côte qu'au milieu de l'Adriatique ou le long de la côte occidentale, attendu que la côte orientale offre des refuges sûrs dans les ports qui s'y trouvent en grand nombre, et où l'on peut aborder avec tous les vents; on a en outre l'avantage d'y trouver partout des ancrages pour se mettre à l'abri même de la fureur de ce vent. Il faut néanmoins en excepter la côte de Frioul (*Friuli*), située entre Trieste et la mer de Venise, où, avec ce vent, aucun ancrage n'est bon, à cause de la qualité du fond et de la situation trop ouverte du golfe de Trieste; en conséquence les bâtimens qui s'y trouveront exposés doivent gouverner pour se rendre dans les ports de Malamocco et de Chioggia, et s'ils ne peuvent y parvenir, ils doivent se réfugier dans la rade de Goro située au sud-est des bouches du Pô. Tandis que sur la côte occidentale, un navire ne pourrait que difficilement trouver un abri, il est obligé de lutter contre les efforts réunis du vent, et de la mer dans des ancrages ouverts, dont plusieurs n'ont pas des fonds d'une bonne qualité, ou qui sont semés d'écueils et de rochers comme on en trouve fréquemment le long de la côte de la Pouille.

Nous croyons devoir prévenir les navigateurs qui se trouveraient surpris par le vent borée sans être à proximité de quelque port ou ancrage sûr, que le meilleur parti serait de se réfugier dans la rade de Manfredonia, où ils seraient garantis par le mont Gargaro. Dans un cas contraire, c'est-à-dire ne pouvant pas doubler le cap Viesti, ils ne s'éloigneraient pas de la rade précédente, en faisant en sorte de jeter l'ancre auprès des îles Tremiti: enfin, s'ils ne pouvaient parvenir à se rendre dans le voisinage de ces îles, il ne leur resterait d'autre ressource, étant sous le vent, que d'aller se réfugier à l'embouchure du Fortore, située sur la côte occidentale du Gargano; ce qui n'est pas moins dangereux lorsque règnent les vents du nord, qui occasionnent toujours une grosse mer et un courant très-fort.

D'après tout ce que nous avons dit sur la navigation de l'Adriatique, sur les vents et les courans qu'on y rencontre, ainsi que sur les périls que l'on doit éviter, nous terminerons par observer que les marins qui seront obligés de naviguer sur ce golfe du sud au nord, devront dans toutes les saisons se tenir sur la côte orientale; tandis que s'ils doivent la parcourir du nord au sud, ils devront naviguer le long de la côte occidentale, mais seulement dans la bonne saison, puisque, dans d'autres temps, pour éviter les bourrasques qui y règnent, la prudence exige que l'on choisisse de préférence la côte orientale, où, à cause des courans contraires, l'on trouve très-souvent des abris convenables, lorsque sur la côte occidentale on peut courir le risque de faire naufrage, par le défaut de bon ancrage.

La boussole étant le principal guide des navigateurs, il ne sera pas hors de notre sujet d'indiquer ses déclinaisons dans l'Adriatique. Ces déclinaisons n'observent aucune règle; elles varient irrégulièrement d'un endroit à l'autre, et d'une époque à l'autre. Néanmoins la plus grande différence ne s'élève qu'à 4° 14′; c'est ce qu'on a découvert entre les deux déclinaisons observées, l'une en 1823, à l'Aulona par les 13° 56′ latitude N., et l'autre en 1819, à l'embouchure du Goro, par les 18° 10′. Les observations faites pendant plusieurs années à l'observatoire I. R. de Padoue diffèrent un peu des précédentes; c'est ainsi qu'on a obtenu en 1809 une déclinaison de 18° 34′. Cependant, si l'on considère la distance à laquelle cet observatoire se trouve de la mer, il nous semble que dans ce cas on ne doit tenir au-

cun compte de cette différence, qui est peu considérable.

Ports, canaux et autres ancrages situés sur la côte entre Venise et Trieste.

Malamocco est le port principal et le plus fréquenté du littoral de Venise, malgré la longueur de son chenal et le peu de profondeur qu'on y trouve. Il est pareillement assez éloigné des bouches de l'Adige et de la Piave, pour offrir un abri convenable contre les vents du nord, du levant et de l'ouest. L'entrée est défendue par le fort Alboroni au nord, et par celui de Saint-Pierre au sud. Il se prolonge des deux côtés de deux bancs sous l'eau qui forment l'embouchure extérieure du port. Le premier s'avance du fort Alboroni dans la mer à la distance d'environ un mille à l'E. et ensuite autant à l'O.; et le second l'espace de 100 pas autour du fort Saint-Pierre; et de là il s'étend environ d'un demi-mille à l'O., et enfin il s'éloigne de 400 pas du rocher. L'embouchure commence à l'extrémité des deux bancs; elle a 14 pieds de profondeur. Il y a de pareils bancs qui encombrent aussi l'intérieur; par conséquent à l'intérieur comme à l'extérieur, le chenal, accessible aux grands bâtimens, est tortueux. Il y a en outre des courans rapides, surtout pendant le flux et le reflux des nouvelles et des pleines lunes; ainsi les navigateurs ne sauraient avoir trop de précaution tant à l'entrée qu'à la sortie, pour éviter ces bancs; on doit avoir recours aux pilotes qui viennent offrir leurs services. L'île de Malamocco, qui s'étend au nord, possède à l'autre extremité le port de Lido, le meilleur de Venise, et qui n'est actuellement accessible qu'aux bâtimens qui ne tirent pas plus de 9 pieds d'eau. Son embouchure se trouve entre le fort St. Nicolas, situé sur la pointe de l'île, et celui de St. André, facile à reconnaître. Il y a à l'extérieur un banc de sable qui commence à deux milles environ à l'ouest du fort St.-Nicolas; il se prolonge presque parallèlement à l'île, et delà, formant une ligne courbe, il retourne au couchant pour rejoindre le fort Saint-Nicolas. Il convient de gouverner entre ce banc et l'île, mais à quelque distance de la côte; il serait dangereux de s'en approcher à cause des rochers qui sont cachés sous les eaux, et des bancs de sable qui de la pointe s'étendent dans la mer. Il y a en outre dans le chenal qu'on doit parcourir, des hauts-fonds épars çà et là irrégulièrement; ainsi l'on est obligé de prendre un pilote pour éviter tous ces dangers. Le port de Lido a l'avantage de communiquer plus directement que tout autre avec l'arsenal de Venise, ainsi qu'avec les canaux qui parcourent la ville, et l'on peut dire qu'il en forme une partie intégrale.

Il n'entre pas dans notre sujet de faire mention de tous les petits ports situés sur les îles que forment les lagunes de Venise; nous observerons seulement qu'à environ deux tiers de mille au nord du fort de St.-Nicolas de Lido, il s'élève hors des eaux un phare construit en pierre, à l'endroit même où se trouve un banc, et sur ce banc, le port ou plutôt le canal St.-Erasmo.

Quant à Venise, on peut l'appeler la reine de l'Adriatique, quoiqu'elle ait beaucoup perdu de son ancienne opulence, ainsi que de son ancien commerce avec le Levant, depuis l'ouverture du passage aux Indes par le cap de Bonne-Espérance. Il y a toujours un arsenal maritime qui n'a rien perdu de son ancienne renommée; il y a pareillement un grand nombre de chantiers où l'on construit des vaisseaux de toutes sortes de grandeurs, des fabriques de toile à voile et des manufactures de cordes à l'usage de la marine.

Le port franc est situé dans l'île Saint-Georges.

Rade et port de Trieste.

La rade de Trieste a le nouveau lazaret au nord, la ville à l'est, et la pointe de Saint-André ou le vieux lazaret au sud; on y trouve le môle de Sainte-Thérèse, qui se prolonge l'espace d'environ 200 pas au nord, en retournant enfin à l'est, ce qui forme une baie qu'on peut appeler le vrai port de Trieste. La rade se trouve ouverte l'espace d'un mille presqu'à l'ouest, depuis l'extrémité du môle jusqu'à l'enceinte du nouveau lazaret; à l'endroit où l'ancienne et la nouvelle ville viennent se réunir, est situé le môle de Saint-Charles, qui a 60 pieds de longueur sur une ligne perpendiculaire au rivage; un canal appelé le Grand Canal ou le canal Saint-Antoine, pénètre l'espace de 170 pas dans l'intérieur de la nouvelle ville. Sa moindre profondeur est de 7 pieds, et il peut contenir un nombre suffisant de bâtimens qui peuvent faire leurs chargemens ou déchargemens avec la plus grande facilité.

La rade ou le port de Trieste peut contenir un grand nombre de vaisseaux de guerre et de navires marchands ; le fond est généralement une vase molle. Les frégates peuvent jeter l'ancre à l'entrée, c'est-à-dire entre le môle de Sainte-Thérèse et le nouveau lazaret ; il y a au moins 50 pieds de profondeur, et l'ancrage au nord ainsi que celui au sud n'offrent aucun danger. Une frégate peut aussi jeter l'ancre au sud du môle Saint-Charles, en se tenant à la distance d'une encâblure de la côte ; on y trouve 30 pieds d'eau ; mais il n'est pas à l'abri des vents du nord et de l'ouest. Il y a devant la ville neuve trois lignes de phares où 40 bâtimens marchands peuvent aisément se placer : les plus petits entre la première ligne et la ville, ceux d'une moyenne grandeur entre la première et la seconde ligne, et les plus grands entre la seconde et la troisième, ayant tous la proue au nord-ouest avec leurs ancres dans la même direction, à la distance de deux tiers d'encâblure pour se garantir des vents du nord. Les bâtimens de 350 tonneaux se placent en dehors de la troisième ligne.

On reconnaît de loin la rade de Trieste ; dès le commencement du golfe l'on aperçoit le mont Spaccato qui s'élève derrière la ville à la distance de 10 à 12 milles ; on découvre ensuite progressivement les villages situés sur la côte septentrionale, le château et la ville même.

Trieste est la ville maritime et commerçante la plus considérable de l'empire d'Autriche, et son golfe forme la partie la plus septentrionale de l'Adriatique.

On trouve sur la côte occidentale de l'Istrie, sur la pointe de Bassania, située à l'extrémité sud-ouest du cap Salvore, un phare ; le centre de son cône lumineux s'élève à 103 pieds au dessus du niveau de la mer. Il est à 15 milles et demi au S. O. de Trieste, 3 milles et demi au N. O. d'Omago, à 47 milles de la pointe de Promontore et à 49 à l'E. 3° N. de Venise.

Le port d'Ancône.

Le port d'Ancône est le seul de l'Adriatique sur le littoral des États du Saint. Siége, où les vaisseaux marchands de quelque dimension que ce soit trouvent un abri commode ; il est renommé comme un des meilleurs de cette mer. Il est situé sur le côté occidental d'un promontoire, qui s'élève au nord ; il est formé d'une baie peu profonde autour de laquelle sont construites des fortifications. Il y a un grand môle qui se prolonge un tiers de mille à l'ouest, à l'extrémité duquel se trouve le phare ou la lanterne. Comme ce môle a été construit à deux reprises et à deux époques différentes, une partie s'appelle le vieux môle, et l'autre le nouveau môle ; le premier est adhérent à l'extrémité septentrionale de la ville, et le second à la partie extérieure. On trouve à l'O. de la baie, près la porte méridionale de la ville, le lazaret entouré d'un rocher qui forme encore une espèce de môle, duquel se prolonge une jetée ou digue nouvellement construite qui doit s'étendre l'espace d'environ 250 pas au N. 174 O., mais qui malheureusement n'a encore que 130 pas de longueur : d'où il résulte que le port a son embouchure à l'ouest, derrière la ville, située entre la lanterne ou le phare et la nouvelle digue, l'une à 400 pieds à l'O. de l'autre. Il s'élève aux environs du lazaret, à 150 pas à l'O., une petite colonne qui indique un banc de roches qui n'est recouvert que de deux pieds d'eau ; on trouve entre l'un et l'autre un rocher qui n'en est pas fort éloigné et un fond rocailleux, tandis que le fond du port est vaseux ; malgré sa ténacité, il convient pour plus grande sûreté d'amarrer les bâtimens aux corps saillans qui sont sur le rivage.

Les eaux des fleuves et des torrens qui vont se jeter dans la mer depuis Ancône jusqu'à Sinigaglia, sont emportées par le courant littoral vers le S. E. ; ils déposent dans le port une quantité de terre et de sable qui contribuent à le remplir. L'expérience a démontré que le fond s'élevait d'environ un pied chaque année ; mais la nouvelle jetée qui se prolonge du môle du lazaret diminue beaucoup cet inconvénient, et met une partie du port à couvert des vents qui soufflent de l'O. au S.O. Après les excavations faites dans les années qui précédèrent 1812, et comme on avait eu la précaution de maintenir, au moyen des machines, une profondeur suffisante, sept vaisseaux de guerre ou frégates pouvaient se placer le long du nouveau môle : à cette époque le brassiage donnait jusqu'à 24 pieds d'eau ; mais cette profondeur a beaucoup diminué dans les années suivantes, en sorte qu'en 1825 on n'en a plus trouvé que de 12 à 17 pieds ; en conséquence cet endroit ne peut plus recevoir que de petits bâtimens qui peuvent se placer sur une ligne parallèle à la

ville entre le vieux môle et le nouveau, où il y a de 10 à 12 pieds d'eau. En pénétrant davantage dans l'intérieur derrière le vieux môle, il y a un autre espace suffisant pour contenir un grand nombre de navires marchands. Dans un cas urgent, on peut mouiller à un mille et plus hors du port, où il y a un bon ancrage, pour attendre le moment propice pour l'entrée; celle-ci étant assez difficile, surtout lorsque le vent n'est pas favorable, il conviendra d'avoir recours à un pilote. Nous ajouterons seulement que le mont Conero et l'église de *S. - Ciriaco* doivent servir de direction aux bâtimens qui veulent aborder, en observant néanmoins de faire attention de ne pas prendre les montagnes des environs de Passaro pour celles d'Ancône.

Nous terminerons en observant que le port d'Ancône est favorablement situé pour le commerce, qui y est très-actif. Il y aborde des bâtimens non-seulement des pays limitrophes, mais aussi de très-loin. Il est par mer à 120 milles au S. E. de Venise, 130 au S. de Trieste, 80 au S. O. de Zara, et à 380 au N. O. de Corfou.

(N° 6.)

OBSERVATIONS SUR LA NAVIGATION DES DARDANELLES ET DU BOSPHORE.

Lorsqu'on approche les Dardanelles en arrivant du passage intérieur de Tenedos, qui est décidément la meilleure voie, les directions indiquées pour éviter les récifs à la hauteur des îles Lapin (*Rabbit*), ne sont pas exactes, excepté celles relatives aux *Tumuli*, situés sur la côte de Troie, comme étant un signal pour naviguer vers le nord; mais à peine peut-on les remarquer. Mais on ne doit pas passer ces récifs dans cette direction sans faire un grand détour, attendu que le courant hors des Dardanelles y porte fortement; et dans le cas où un vaisseau serait obligé de naviguer au nord d'iceux, on doit se diriger sur le château d'Europe de manière à n'avoir aucun doute.

Le banc de sable à la hauteur du cap Janissary s'étend plus considérablement qu'on ne le croit généralement. J'ai navigué, dit le capitaine Middleton, à 3 1/2 brasses, à un mille au moins des moulins à vent en partant environ au sud. Un grand vaisseau devrait naviguer au large du château d'Europe, et à la moindre apparence de l'eau trouble, ne pas négliger de faire usage de la sonde. On ne doit point s'engager pendant l'obscurité de la nuit dans ce canal, attendu que la boussole devient presque inutile, et qu'il faut avoir constamment en vue les côtes, et qu'une direction qui est bonne peut devenir en quelques minutes mauvaise par l'effet des courans, d'autant plus qu'il y règne généralement un calme lorsqu'un petit vent frais n'y règne pas. Toute la longueur du passage des Dardanelles est 50 milles dans une direction à peu près N. E., y ayant une distance de 14 milles entre les premiers châteaux et ceux des Dardanelles, 23 depuis ceux-ci jusqu'à Galipoli, et 13 depuis cette baie jusqu'à l'entrée de la mer de Marmara.

NAVIGATION A TRAVERS LA MER DE MARMARA.

Nous n'avons besoin d'indiquer aucune direction pour naviguer à travers la mer de Marmara, les cartes marines suffisent pour tous les cas : on doit seulement avoir attention d'éviter les courans qui viennent du Bosphore; on peut jeter l'ancre, s'il est nécessaire, à quelque distance de la côte; en général un vaisseau peut faire route avec un vent de N. N. E. ou même avec des vents d'E.; mais si ces vents étaient très-violens, le bâtiment pourrait se placer à l'abri de l'île de Marmara, ou bien des îles au S. de Marmara, ou de l'isthme de Cyzilho, où

l'on trouve partout un bon ancrage. Les directions que l'on pourrait donner pour passer au S. de l'île de Marmara ne feraient que donner de l'embarras. Si un navire qui aurait jeté l'ancre quelque part au S. O. de cette île, en mettant à la voile, voulait suivre une route plus courte, il pourrait la prendre sans inconvénient.

NAVIGATION DANS LE BOSPHORE.

Un vaisseau, en s'approchant de Constantinople après avoir passé la pointe *Stephanos* (ayant la précaution de faire un grand détour), doit faire route près de la côte occidentale pour éviter le courant qui arrive du Bosphore. S'il a un vent favorable, il peut gouverner autour de la pointe du sérail à environ demi-canal; si le bâtiment s'approchait trop près de cette pointe, il rencontrerait un courant impétueux qui l'emporterait avec une grande rapidité vers le port, du côté de Constantinople et au milieu des vaisseaux, avant qu'il eût le temps de serrer les voiles. Des navigateurs qui ignoraient cette circonstance, faisant voile avec un bon vent du sud, ont été obligés de faire échouer leurs navires sur la côte, pour éviter de plus grands dommages. Par conséquent il vaut infiniment mieux gouverner à demi-canal, jusqu'à ce qu'on soit en face du port, et faire route vers le quai de l'arsenal à Tophana. En prenant cette direction, on évitera le courant qui vous entraîne vers le port, on aura le temps nécessaire pour serrer les voiles et choisir un bon ancrage.

Néanmoins, si, lorsqu'on est arrivé à la pointe *Stephanos*, le vent était au nord, un bâtiment bon voilier pourrait encore faire en sorte d'atteindre le port, en gouvernant d'abord le long de la côte occidentale jusque près de Constantinople, et ensuite en passant directement de l'autre côté où l'on doit naviguer le long de la côte de Scutari, en faisant de petites bordées, et faisant toujours agir la sonde; et si l'on peut arriver ainsi avec un vent frais jusqu'à la tour de Léandre, le courant qu'on aura rejoint conduira le vaisseau dans le port.

OBSERVATION SUR LA VÉRITABLE ENTRÉE DU BOSPHORE PAR LA MER NOIRE.

La grande difficulté d'entrer dans le Bosphore, lorsqu'on sort de la mer Noire, est, suivant le capitaine Middleton, la cause des fréquentes pertes des vaisseaux. Quoique cette mer ait été pratiquée par un grand nombre de bâtimens, sa navigation est encore enveloppée dans une grande difficulté. Il règne une opinion très-erronée à l'égard des côtes occidentales de cette mer. On prétend qu'il n'y a point de bon ancrage pour les bâtimens; mais les marins qui ont navigué dans ces parages savent au contraire qu'on y trouve des ancrages sûrs. Quant aux vaisseaux qui opèrent leurs départs très-tard dans la saison, ils sont dans l'usage de jeter l'ancre sur toute cette côte, les uns après les autres, et de longer la côte jusqu'à ce qu'ils trouvent l'occasion favorable pour achever leur voyage jusqu'à Constantinople, trois mois et plus après qu'ils ont fait voile de leur port de départ, soit d'Odessa, de ceux du Danube, etc.

Les brumes que l'on suppose régner dans la mer Noire sont un autre danger imaginaire: il s'élève quelquefois des brouillards, mais ils ne durent jamais long-temps, et, comme partout ailleurs, ils se manifestent toujours sans aucun vent; et les vents les plus violens ne sont pas accompagnés d'une atmosphère obscure et chargée de nuages, à moins que quelque épais nuage ne se montre en même temps que la tempête; et cette mer n'est pas sujette à de plus grands orages ou à des vents plus violens et qui durent plus long-temps que ceux qu'on rencontre dans l'Archipel et dans la Méditerranée.

Les courans sont une autre source d'épouvantail; mais il ne peuvent pas être estimés par un habile navigateur à un plus haut degré de certitude que de supposer, dans l'absence d'observations célestes, qu'il peut se tromper: quant à moi, je suis arrivé, à l'égard des courans de la mer Noire, aux résultats suivans: Les eaux des fleuves qui se déchargent dans cette mer ont une tendance à se porter vers le Bosphore; ces eaux se joignent à celles de la mer assez faiblement pendant le calme; mais en supposant que le vent souffle fortement le long de la côte, à angle droit avec le courant d'eau qui vient s'y rendre, le courant prend la même direction que le vent, qui, s'il change le jour suivant en se portant à un point opposé, force le courant à prendre la même direction. Et comme les côtes de cette mer sont très-irrégulières, plusieurs vents différens peuvent se manifester en même temps, et je pense que la seule idée qu'on peut se former sur la direction de tous ces courans, c'est qu'ils prennent tous

éventuellement la direction vers le Bosphore, attendu qu'on ne peut établir à cet égard aucun système, si ce n'est celui que tout navigateur doit se former sur la direction probable de chacun de ces courans en particulier, lorsqu'il passe dans le voisinage de quelque rivière, en considérant le vent qui règne dans ce moment.

Il n'existe point de marée dans la mer Noire; les courans et la direction du vent occasionnent quelquefois une petite différence dans l'élévation de l'eau dans divers endroits, mais dont les effets sont presque imperceptibles.

Le Bosphore n'a jamais été gelé; mais il n'en est pas de même du port d'Odessa, où les glaces se forment généralement tous les hivers ainsi que dans la baie et souvent à 10 milles en mer. Et même toute cette partie de la mer jusqu'au Dniéper est ordinairement gelée pendant les mois d'hiver, et se dégèle aussi occasionnellement; il en est de même du Danube, qui charrie des glaçons lorsque le dégel arrive; mais ils disparaissent bientôt: à l'exception de cette circonstance, la mer Noire est entièrement affranchie de glaces.

Les grands vents qui s'élèvent dans cette mer suscitent rarement des tempêtes, attendu qu'ils durent peu au-delà d'une douzaine d'heures, sans s'apaiser considérablement. Il arrive fréquemment dans cette mer que les bâtimens que le vent a fait dévier de leur route ordinaire, ne peuvent plus trouver l'entrée du Bosphore, surtout lorsqu'ils ont été déroutés par des vents variables et des courans. Mais ceux qui navignent avec des chronomètres peuvent obvier à cet inconvénient; et malgré l'opinion qu'on aurait pu se former au sujet des brumes, je suis convaincu que dans toute l'année il n'y aura pas un jour sur vingt où un navigateur expérimenté serait embarrassé de connaître la situation exacte de son bâtiment.

La méthode ordinaire pour entrer dans le Bosphore consiste à se rendre à Inada, où les navires attendent un vent favorable s'il ne l'est pas à leur arrivée. La côte depuis cet endroit se trouve sous le vent pendant 45 milles avec des vents du nord, et si un bâtiment manque l'entrée du Bosphore, les conséquences peuvent lui être fatales; quoiqu'un marin qui a de l'expérience puisse à peine faire cette faute en naviguant au S. O. et O. S. O. pendant 30 à 40 milles, et ensuite en prenant une direction vers le Bosphore, qu'on peut apercevoir à la distance de 25 à 30 milles quand le temps est serein.

A l'entrée du Bosphore, on remarque un fanal et un phare sur la côte d'Asie. D'après une carte corrigée par le capitaine Middleton, ce fanal a deux lumières l'une au-dessus de l'autre. Il y a sur la côte d'Europe un phare et le fanal de Fanaraki; suivant la carte, ce fanal présente trois lumières dans une position triangulaire; et à cinq milles plus loin à l'ouest il y a un autre fanal situé sur un ancien château blanc, qui a une plus belle lumière.

A l'est de l'entrée du Bosphore, les sommités de terre paraissent blanches. Il y a une fausse entrée du Bosphore à environ 15 milles de la véritable entrée. Quant à l'entrée du Bosphore avec un vent O. N. O., la fausse entrée est très-susceptible de vous tromper. On peut la distinguer de la véritable entrée en observant que la côte vers l'ouest est haute et irrégulière, tandis que cette côte se trouve à l'E. de la véritable entrée, dont la côte à l'O. n'est pas aussi élevée et a une apparence plus uniforme; en diminuant graduellement vers ce qui a la forme d'un cap, qui est probablement Kara Boroun.

INSTRUCTIONS SUR LA NAVIGATION DE LA MER NOIRE ET DE LA MER D'AZOF.

Nous allons donner, d'après le Portulan de la mer Noire et de la mer d'Azof, de M. Taitbout de Marigny, des renseignemens que nous croyons utiles à la navigation de cette mer, qui acquiert tous les jours plus d'importance par le commerce considérable de plusieurs ports situés sur son littoral.

État actuel de la mer Noire.

La mer Noire est située, d'une part, entre le 41° 6′ 30″ et le 46° 37′ de latitude septentrionale, et de l'autre entre le 25° 5′ et le 39° 26′ de longitude orientale du méridien de Paris; sa plus grande largeur est de 330 milles (géographiques ou italiens de 60 au degré), depuis le petit golfe de *Penderaklia* jusqu'au *Dniéper;* sa longueur, du golfe de *Bourgas* à *Poti*, est de 629 mil. Dans cette étendue elle présente fort peu d'écueils, et presque partout de bons mouillages, d'autant plus essentiels à connaître

que dans les gros temps on n'a guère plus de quarante-huit heures à courir.

Attérages.

La côte méridionale de Crimée, celle d'Anatolie et de Circassie, bordées de hautes montagnes, sont des attérages faciles. En Romélie on ne trouve que ceux des caps Kali-Akri et Emona; les embouchures du Danube et tout le littoral compris entre elles et la partie septentrionale de la Crimée, sont dangereux, parce qu'ils ne peuvent être vus que de fort près à cause de leur peu d'élévation.

Courans.

Ce n'est qu'à une assez petite distance des côtes que les courans peuvent faire commettre des erreurs considérables. Celui qui doit son origine au Don, après sa sortie de la mer d'Azof, s'avance au S. O., le long de la côte méridionale de la Crimée, jusqu'à une certaine distance du cap Khersonèse. Ceux du Dniéper et du Dniester, qui se portent au midi, se joignent à lui, ainsi qu'aux eaux du Danube, et courent en masse vers le canal de Constantinople, qui n'en reçoit qu'une partie. Le courant rejette l'autre sur la côte d'Asie, qu'elle longe à l'E., après quoi elle suit vers le N., la Mingrélie et la Circassie. Cette marche généralement observée des courans de la mer Noire cède parfois, dans certaines parties, à l'impulsion des vents ou à quelques particularités locales.

Vents.

Le N. E. amène dans la mer Noire; un temps clair, et le froid en hiver; le N. O., au contraire, est accompagné, ainsi que l'O, de brouillards et d'humidité. Vers le milieu de l'été, les vents de la partie N. s'établissent ordinairement; ils font place plus tard à ceux du S., qu'on voit reparaître assez fréquemment en janvier, février et mars. Le vent du N. expose souvent les bâtimens qui viennent de la Méditerranée dans la mer Noire, à passer des mois entiers aux Dardanelles et dans le détroit de Constantinople, qu'ils peuvent facilement franchir en quarante-huit heures par un temps favorable.

Le rapprochement des côtes d'Europe et d'Asie y rend le courant si rapide, qu'il n'est presque pas possible de le remonter en louvoyant. C'est un inconvénient qui souvent porte un tort considérable aux expéditions commerciales de la mer Noire, mais qu'il serait possible de diminuer si le gouvernement turc voulait en adopter les moyens. Ce même courant est d'un grand secours aux bâtimens qui, revenant de la mer Noire, rencontrent le vent de S. contre lequel il les entraîne.

La côte de l'Asie mineure est rarement exposée à la violence des vents du N., qui s'y changent en E. ou en O. par le choc des montagnes; ils n'en approchent que par petites brises. J'ai souvent observé la même chose sur la côte de Circassie, pour le vent d'O. ou de S. O., et sur celle de la partie méridionale de la Crimée pour le S. E.

Frais.

Les hivers sont souvent rigoureux dans la mer Noire, mais plus particulièrement sur les côtes septentrionales. Alors le gréement se raidit, le pont se couvre de glaces, et l'équipage, transi de froid, manœuvre avec peine. On cite les mois de décembre et de janvier comme les moins dangereux de cette saison; les embouchures du Dniéper, du Dniester, parfois celles du Danube, le port d'Odessa, les bords du détroit de Kertche et la mer d'Azof, gèlent tous les hivers, plus ou moins considérablement.

Variation de la boussole.

La déclinaison de l'aiguille aimantée dans la mer Noire a été observée, par 42° 30′ de latitude et 31° 00′ de longitude, de 11° 30′; par 43° 40′ de latitude et 28° 00′ de longitude, de 12°; par 44° 35′ de latitude et 34° 12′ de longitude, de 9°; et dans la mer d'Azof de 8°; on peut cependant, sans inconvénient, naviguer dans toute la mer Noire, en supposant la variation de 10° 30′ à l'O.

CÔTE ORIENTALE.

Les capitaines turcs, lorsqu'ils manquent l'entrée du Bosphore avec des vents du N., vont se réfugier dans le port d'Eregri, à l'O. du cap Baba, qu'ils considèrent comme un excellent port.

L'ancrage d'Amassero, à l'E. du cap Baba, paraît être très-bon pour de petits vaisseaux, et l'on trouve à environ 3 milles à

l'E. une bonne petite baie avec une rade ouverte.

Le cap Keremp Boroun est très-élevé, et peut s'apercevoir distinctement à la distance de 60 milles.

Depuis le cap Kerelie jusqu'au cap Ioros, la côte est fort élevée, et les montagnes sont couvertes de pins.

Platana est un ancrage extrêmement fréquenté par les Turcs, et très-sûr. Les bâtimens y passent l'hiver, et les équipages vivent à terre.

Il y a, à environ 9 milles à l'E. de Trébisonde, une petite baie appelée *Koota*, avec un bon ancrage pour les petits vaisseaux, qui peuvent y jeter l'ancre à 3 brasses de profondeur.

Batoumi est aussi un bon ancrage.

La côte qui forme cette pointe (Sinope) est très-remarquable, et le cap Indieh et le pays situé entre deux, étant très-bas, paraît comme une île à une distance moyenne. L'on apercoit la ville de Sinope, à mesure qu'on approche, par-dessus l'isthme qui est ort bas et qui unit la péninsule au continent.

La côte située entre la rivière de *Gueseh* et l'embouchure occidentale de la *Kizil Imnak* est très-basse et couverte d'arbres.

Samsoun est un port très-fréquenté, et qu'on prétend être tolérablement bon; on y embarque une grande quantité de grains pour Constantinople.

Unieh est un autre port: il y a, à ce qu'on prétend, un bon ancrage entre l'île et la terre ferme.

L'ancrage au dessous du cap *Vana* est pareillement bon, à ce qu'on prétend.

CÔTE OCCIDENTALE.

En gouvernant à la hauteur de *Balaban Boroun*, le capitaine Middleton rencontra un courant à l'E. qui fit dériver son vaisseau jusqu'au-delà de l'embouchure du Dniéper, lorsque d'après ses calculs il aurait dû être à la hauteur d'Odessa.

CÔTE ENTRE LE DANUBE ET LE DNIESTER.

A l'exception d'une petite hauteur à gauche de l'embouchure de Ghedrille du Danube (qui est la meilleure route pour y entrer), toute la côte depuis l'embouchure de Porteckicka du Danube jusqu'à l'embouchure d'Otchaka du Dniester, est une côte très-basse, couverte d'arbres, qu'on peut apercevoir de 5 à 6 milles avant que la terre soit en vue.

COURANT AU SUD DU DANUBE.

Depuis les embouchures de Georghievskoi du Danube, les pilotes comptent trouver un conrant qui entraine le bâtiment un demi-mille par heure vers le Bosphore.

Kara-Erman. La côte aux environs de cette place est un pays élevé.

La rade de Kustendge est mauvaise.

Hadgige Boroun. On peut voir la côte à la distance de 12 à 15 milles.

Cap Chabla. Il y a sur ce cap un fanal qui n'est pas éclairé, qu'on peut apercevoir de 7 à 8 milles de distance; il y a des rochers rougeâtres, à la distance de 8 milles au S.; il y a aussi, à la même distance au S. de ce rocher, une montagne en forme de table qu'on peut apercevoir à la distance d'environ 20 milles.

Le *cap Ghallegra* est remarquable par les maisons rouges qui s'y trouvent.

Kaverna est une bonne rade, très-sûre en toute saison et avec tous les vents, et où il n'y a aucun danger.

A Varna l'ancrage n'est pas bon.

Eminey Boroun. Au N. de ce cap se trouve la montagne Erecle, qui a, à ce qu'on prétend, la forme d'un pin, et qu'on peut apercevoir à la distance de 30 milles. Le capitaine Middleton dit qu'il ne l'a pas trouvée ayant cette forme, mais que le pays est remarquable, et qu'on ne peut pas s'y méprendre, attendu que la côte est plus élevée que tout le pays au N.

Aiolou, dans le golfe de Bourgas, offre un bon ancrage dans toute saison et avec tous les vents.

Saint-John's Islands (îles de Saint-Jean), dans le golfe de Bourgas, où se trouve un excellent ancrage.

Le cap *Kara Boroun* est un cap très-bas et noir, et paraît, quand on est près de la côte à l'E., comme si c'était une île. Il y a, depuis ce cap jusqu'au vieux château près du Bosphore, un grand nombre de langues de terre d'une couleur rougeâtre.

COTE DE L'ANATOLIE.

L'Anatolie, de moyenne hauteur aux environs de Constantinople, devient insensiblement très-haute en avançant vers l'E.; la côte est saine, et offre presque partout aux navigateurs de bons mouillages.

A environ 2 milles E. du fanal d'Asie, situé à l'embouchure du cap de Constantinople, entre le cap d'Youmbouroun et de

Riva-Bouronne, il y a un petit mouillage abrité du S., du S. E. et de l'E., et même du N. E.; on y trouve de 3 à 5 brasses, fond de sable. Une petite rivière vient s'y jeter. Il porte le nom de Riva. Denis le géographe l'appelait *Rhébas*. Une falaise blanche le fait reconnaître. Le cap Riva est à 350 toises des rochers appelés *Cyannées d'Asie*. A 19 milles E. de Riva est le village de Kilia, qui n'a qu'une plage.

A 50 milles E. 2° N. de l'embouchure du canal, gisent le cap et l'îlot de Kirpé ou Kefkéné; ils sont bas et souvent mangés par les montagnes qui les dominent: ce mouillage, qui est presque désert, sert parfois d'abri aux bâtimens, qui y sont à couvert du vent du N. et de l'E., entre la terre ferme et un écueil sous l'eau. On y mouille une ancre au N. O. et on porte une amarre à terre. Il est bon d'avoir aussi un câble de retenue de l'arrière.

Depuis Kefkéné, la côte rentre, et forme une espèce de golfe peu profond, dont l'autre extrémité est le cap Baba, relevé à une distance de 52 milles E. 174 N. E. 9° N., et dont la courbure à l'O. forme le mouillage de *Pendéraklia*. Entre Baba et Kefkéné, le rivage est assez bas et sans sinuosités; il s'y jette quelques petites rivières, au nombre desquelles on remarque la Sagari, l'ancien *Sangarios*, et plus loin l'Anapléa, qui peut être l'*Hypius* d'Arrien.

De quelque côté de la mer Noire que l'on arrive, il est facile de reconnaître Sinope à la forme de la presqu'île de Bozetépé; son sommet est aplati, et son extrémité escarpée. Vers le continent, sa pente est moins rapide, et son isthme, sur lequel Sinope est bâtie, n'étant nullement visible, lui donne l'apparence d'une île; elle a 9 milles de circonférence; son bord septentrional est net. Un rocher assez élevé est situé à une soixantaine de toises de son extrémité. Il n'est nullement dangereux de l'approcher, et de passer même entre lui et la terre ferme. On y trouve un fond de 14 et de 19 brasses en longeant le bord méridional de Bozetépé: ou si on en approche en louvoyant il faut faire attention à deux bancs qui avancent à une distance d'environ une demi-encâblure au large. Le premier est situé à l'O. d'une calanque où aboutit un ravin, et l'autre à 174 de mille E. de la ville: des rochers à pic garnissent de toutes parts le pied du Bozetépé, qui n'est accessible qu'à la calanque. On mouille devant Sinope par 9 et 10 brasses, fond de vase et mêlé de sable; il est possible d'en approcher jusqu'à moins d'une encâblure où la sonde trouve 5 et 3 brasses; mais à cette distance le fond a quelques parties malsaines. Quoique le mouillage de Sinope soit ouvert depuis l'E. S. E. jusqu'au S. S. O., les bâtimens y sont, même en hiver, en toute sûreté. Quelques marins ont éprouvé, auprès du Sinope, les effets d'un courant qui se dirige à l'O. à une fort petite distance de la côte, jusqu'au cap Kerempé; tandis que plus au large, il y en a un autre qui va à l'E.

Le cap Oros facilite beaucoup la reconnaissance de Trapézonte, qu'on voit à l'O. d'un vallon et d'une grande falaise blanche. Platana semble être à égale distance de cette ville et du cap, au-delà duquel on découvre les extrémités de Kereln et de Karabouronn, s'il est relevé au S. 85° O. (du compas). Trapézonte n'a qu'un fort mauvais mouillage à l'E. d'un cap sur lequel il y a un palais en ruines, auquel on donne différens noms, Gazelli, Eski ou Sarai. Il faut s'en tenir écarté d'une demi-encâblure, afin d'éviter quelques écueils. On jette l'ancre par 8 et 5 brasses, fond de vase. On y affourche O. S. O. et E. N. E., exposé aux vents depuis O. N. O. jusqu'à l'E. Ce mouillage, qui s'appelle *Tchumlektchi*, est tout au plus bon en été; on lui préfère, particulièrement pour l'hiver, celui de Platana. Devant la ville qui se développe à l'O. de Tchumlektchi, il faut s'écarter d'une bonne encâblure du rivage, pour ne pas toucher les débris du pont qu'Adrien fit construire en ce lieu, et qui a depuis disparu sous les eaux.

COTE DE CRIMÉE, ET DÉTROIT DE KERTCHE.

CAP KHERSONÈSE.

La côte méridionale de Crimée se termine à l'O. par une petite péninsule assez basse, dont l'extrémité, qui porte le nom de cap Khersonèse, est bordée d'un récif qui s'étend à 3 milles O. De jour, par un temps clair, il est facile à découvrir; et de nuit un phare, visible à 17 milles de distance, le signale aux navigateurs. Le feu de ce phare est à éclipse; celle-ci dure une minute, et la lumière trois. Sa direction passe de l'E. N. E. par l'O., jusqu'au S. E. 174 E. Latitude 44° 33′, 15″; longitude 31° 2′ 57″.

CAP FIOLENTE.

A 7 milles vers le S. E. du cap Khersonèse, est situé celui de Fiolente ou Felenk, qui forme une petite anse à l'E., où l'on voit un monastère dédié à St-Georges. Ici la côte s'élève, ses bords sont sains, et la sonde rapporte un brassiage considérable.

PORT DE BALAKLAVA.

L'entrée du port de Balaklava, situé au milieu de montagnes et de rochers escarpés, est reconnaissable au phare qui a été élevé sur son côté oriental, et qu'on n'allume pas de nuit (probablement on craint d'y entrer de nuit malgré la lumière d'un phare). Elle est étroite au point que deux bâtimens ne peuvent pas s'y présenter de front, et il faut se tenir sur ses gardes contre les vents qui parfois y soufflent tout à coup de l'intérieur, et mettent les bâtimens en danger de périr sur les rochers qui hérissent le rivage, dont les bords sont d'ailleurs sains et très-profonds. Le port de Balaklava est oblong du N. au S., à l'abri de tous les vents, et entouré de hautes montagnes qui ne laissent qu'une ouverture au N. On y trouve partout un brassiage très-considérable qui parvient jusqu'à 50 brasses, fond de vase. Un petit bourg, habité par des Grecs, occupe le côté oriental de ce port, qui n'est ouvert qu'au cabotage. Latitude 44° 29′; longitude 31° 14′ 20″.

CAP AÏA.

A 6 milles S. E. 1/4 S. de Balaklava, le cap Aïa se fait remarquer par sa hauteur presqu'à pic et sa couleur rougeâtre. Latitude 44° 25′; longitude 31° 18′ 50″.

Entre Aïa et Saritche, Laspi offre un mouillage ouvert au S. et à l'O.

CAP SARITCHE.

Le point le plus méridional de la Crimée est le cap Saritche, éloigné de 4 milles S. E. d'Aïa. C'est ici probablement que les Grecs plaçaient le *Kriou-Metopon* (front du belier). Latitude 44° 22′; longitude 31° 24′.

Le cap Kerkinisse est situé 9 milles plus à l'E., et peut être sous la même latitude que le précédent; il est bas et rocailleux. Plus loin, la côte remonte vers l'E. 1/4 N. E., et à environ 6 1/2 milles de Kirkinisse, s'avance le cap Aïtodor. Latitude 44° 24′; longitude 31° 45′.

RADE DE YALTA.

La rade du village de Yalta est fermée d'un côté par le cap Aïtodor, et de l'autre par celui de Pikita, qui n'est que très-peu saillant. Elle voit parfois mouiller des bâtimens qui se rendent à Théodosie ou dans le détroit de Kertche, et qui sont fatigués de lutter avec le vent de N. E. La sonde y trouve 13 brasses à 3/4 de mille du village, et 3 ou 4 fort près de terre. L'on y est à découvert depuis le S. S. O. jusqu'à l'E. (du compas); un ruisseau peut y fournir d'excellente eau.

CAP AÏOUDAG.

Quoique extrêmement plus bas que la chaîne des montagnes, le cap Aïoudag (montagnes de l'Ours) est toujours très-remarquable, soit par sa forme, soit par sa couleur, qui le détachent de la côte; si l'on est au large, il a l'air d'une île dont la surface décrit une portion de cercle; mais si, en venant du N. ou du S., on range la côte de fort près, on retrouve facilement la figure qui lui a donné son nom en turc, et qui est celle d'un ours couché. Les marins de la Méditerranée l'appellent la Camila (le chameau); les bords sont escarpés, et l'on peut en approcher sans danger. Le courant est souvent d'une force considérable sur son extrémité. Latitude 44° 33′; longitude 32°.

Depuis l'Aïoudag la côte rentre considérablement au N. jusqu'au cap Méganom, qui a une forte saillie et qui est situé à 35 milles N. E. 1/6° E. du précédent.

CAP MÉGANOM.

Le cap Méganom est situé à environ 7 milles vers le S. E. de Sondag: il n'est pas très-haut; mais le navigateur le découvre de loin, à cause de sa forte saillie au S. Ce promontoire conserve son ancien nom. Latitude 44° 47′; longitude 32° 46′ 40″.

CAP KIGATLAMA.

On découvre d'assez loin le cap Kigatlama (*Saut de la Chèvre*), qui est à environ

15 milles N. 55° E. de celui de Méganom. Il se prolonge considérablement au S. E., et son extrémité est formée par une petite montagne qui semble détachée du continent.

BAIE DE TÉKIÉ.

Entre Kigatlama et le cap de Théodosie est la baie de Tékié, que les marins italiens appellent Porto Genuvese (Port Génois); elle est ouverte depuis le S. 1/4 S. E. jusqu'à l'E. N. E. (du compas) passant par l'E.; sa largeur est de 3 1/4 milles, et sa profondeur de 2. La sonde y trouve depuis 14 jusqu'à 7 brasses, fond de vase.

PORT DE THÉODOSIE OU DE CAFFA.

Au-delà de Tékié on voit, vers le N., un rivage bas et sablonneux qui fait partie de la large baie à l'O. de laquelle Théodosie est située, au pied de la dernière montagne de la côte méridionale de Crimée.

Le cap Théodosie, sur le sommet duquel s'élève une chapelle, projette un banc de roche à une encâblure au large; il y en a un autre très-peu saillant, sur un second cap d'où l'on découvre Théodosie dans l'O. N. O. (du compas). Le mouillage des bâtimens en quarantaine est devant le lazaret, qui précède la ville à une encâblure et moins du rivage; par 8, 6 et 5 brasses, le fond est partout de vase et de fort bonne tenue.

Le mouillage de Théodosie est le meilleur de tous ceux des villes maritimes de la Russie méridionale: on ne s'y rappelle pas un naufrage; il est abrité des vents de la partie du S. jusqu'à l'E. S. E., ainsi que de ceux de l'O., du N. et même du N. E.: l'E. est son traversier.

Si l'on est obligé de louvoyer pour entrer ou pour sortir de Théodosie, on peut, sans crainte, pousser sa bordée jusqu'à une petite distance de la terre-basse, située au N. de la ville. Les Génois avaient donné à leur colonie le nom de Caffa, que les Tatares lui conservèrent et dont on se sert encore parfois aujourd'hui. Latitude de la ville 45° 2'; longitude 33° 3'. — Du cap, 45° 1'; 33° 6'.

BAIE DE THÉODOSIE.

La vaste baie dont Théodosie occupe l'extrémité occidentale est semi-circulaire, et large d'environ 19 milles depuis le cap Théodosie jusqu'à celui de Tchavdar; elle est d'abord basse et sablonneuse; puis elle s'élève un peu en se prolongeant vers l'E. Le brassiage est assez considérable à une petite distance de la côte, qui est saine, à l'exception pourtant des environs du cap Tchavdar, à l'O. duquel il y a des brisans. On voit d'assez loin une petite montagne ronde, qui s'élève auprès de ce cap, situé à l'E. 6° S. E. de celui de Théodosie, que les Italiens appellent *Chiaveta*. Latitude 45°; longitude 33° 32' 10".

CAP OPOUK.

Le cap Opouk, situé par les 45° 2' de latitude et les 33° 58' de longitude, forme, avec le cap Takli, une baie d'environ 7 milles d'ouverture, où gît, à 2 bons milles S. S. O. d'un petit cap qui précède celui de Takli, un écueil couvert de 10 pieds d'eau, et que rien ne signale aux bâtimens que le vent oblige de ranger la côte en entrant ou en sortant du détroit de Kertche; il a causé plusieurs naufrages.

CAP TAKLI.

Le cap Takli, qui forme le côté occidental de l'entrée du détroit de Kertche, est assez élevé, saillant et bordé d'un récif qui s'étend à 3/4 de mille au large; sur les accores il y a de 30 à 31 pieds de fond. Latitude 45° 4' 30"; longitude 34° 7' 30".

PORT DE KERTCHE.

Le port de Kertche, qui n'a été ouvert au commerce qu'en 1827, et dans lequel on entre en laissant à babord la bouée d'Akboroune, est large de 2 3/4 milles et profond de 2 1/4. Il est ouvert depuis l'E. 20° S. jusqu'au S. 1/4 S. E. Le banc qui est à son entrée brise la mer de cette dernière partie. A 2 1/4 milles de la ville, ce port n'a que 15 pieds de fond et 14 à 1 1/2; on en trouve 12 assez près de la terre, à des distances inégales. Il en résulte que des bâtimens même d'une portée médiocre n'y peuvent achever leur cargaison, qu'ils reçoivent au milieu du détroit. Latitude 45° 21' 30"; longitude 34° 8'.

BOURG ET BANC DE YÉNIKALÉ.

Le bourg de Yénikalé est situé sur une

pointe à plus de 5 milles vers l'E. de Kertche, et 4 3/4 E. 22° N. d'Akbouroune. La forteresse de Yénikalé s'élève au-delà, sur le versant d'une côte raide, qui lui donne une belle apparence.

A 4 milles de Kertche, commence un banc qui s'étend à plus de 3/4 de mille au S. et se termine à Yénikalé. On peut approcher de la forteresse, mouillant par 15 et 16 pieds, à 1/3 de mille du rivage. C'est ici que les bâtimens prennent des pilotes et qu'ils s'allègent en venant de la mer d'Azof, pour franchir la partie la moins profonde du chenal, qui est au S. O. de Yénikalé, dont la latitude est 45° 21′ et la longitude 34° 16′.

PHARE DE YÉNIKALÉ.

Au-delà de Yénikalé, la côte se dirige au N. E. jusqu'au cap Maïak ou Fanas, qui en est éloigné de 2 3/4 milles. Dans cet espace, la mer est peu profonde; à 3/4 mille au moins du rivage; auprès du cap, la sonde rapporte 25 pieds. Le phare qui y a été construit est à feu fixe : sa lumière se voit sur la mer d'Azof, à 18 milles de distance. Latitude 45° 23′ 15″; longitude 34° 20′.

Il ne faut point s'approcher de terre entre Yénikalé et le cap Fanas, le fond n'y étant que de 12 pieds à un demi-mille du rivage.

BAIE ET PORT DE SÉVASTOPOL.

Après avoir doublé le cap Khersonèse, qui se trouve bordé d'un récif, on se trouve à 6 milles O. de la baie de Sévastapol, qui est remarquable par quelques falaises blanches.

Sur cette côte sont situés neuf ports, dont trois dans la baie de Sévastapol; ils sont tous ouverts au N., et chacun d'eux mérite d'être connu : ces ports sont 1° Dvoïnaïa, 2° Kazatchaïa, 3° Krouglaïa, 4° Stréletskaïa, 5° Pestchannaïa, 6° Karantinnaïa, 7° Artiliéruskaïa, 8° Yougenaïa.

Ce dernier port est long d'environ 2 milles au S., il a 9 brasses de fond, ses bords sont hauts et escarpés, et les vaisseaux de ligne s'y accostent. C'est entre Yougenaïa et l'Artiliéruskaïa, ou le port de l'artillerie, que s'élève la ville de Sévastopol; elle a son arsenal et ses magasins dans le premier de ces ports. A droite, en entrant dans la Yougenaïa, on en voit un petit qui sert aux vaisseaux désarmés; il est appelé Karabelnaïa (des vaisseaux).

9° le port du Carénage, situé à une petite lieue des deux précédens.

La baie de Sévastopol est ouverte à l'O.; elle a 4 1/2 milles de long, et un dans sa plus grande largeur; son brassiage ne va pas au-delà de 10 brasses.

PHARES DE SÉVASTOPOL.

La vallée d'Inkermane borne cette baie à l'E.; il y a été construit deux phares conjugés, qu'il faut mettre l'un par l'autre pour passer avec sûreté entre les dangers de l'entrée. On découvre le plus rapproché de ces phares à 22 milles en mer; et l'autre, qui est plus élevé, à 27 : pendant l'été le vent d'O. souffle toute la journée, et ne fait place que la nuit au vent de terre. En automne et en hiver cela a lieu moins régulièrement. Latitude du milieu de la grande rade, 44° 37′; longitude 31° 11′.

CÔTE ENTRE LA CRIMÉE ET LE DANUBE.

Le Djaril-Agatche est une langue de terre qui se prolonge environ 25 milles vers l'E. S. E.; elle n'a d'abord, sur 2/5 de son étendue, qu'une centaine de toises de large, et le reste s'élargit de 3 milles : entre cette presqu'île et la terre ferme, il y a un golfe assez profond, à l'entrée duquel la sonde rapporte 28, 26, 25 et 18 pieds d'eau.

A 4 ou 5 milles du bord extérieur de cette péninsule, et tout le long de la côte vers l'O., jusqu'à l'extrémité de Tendra, qui la suit, on trouve de 7 à 10 brasses d'eau sur un fond de sable et de coquilles peu incliné. Il faut faire attention à la sonde, sans trop compter découvrir la terre, qui est extrêmement basse, et n'est visible que d'environ 3 milles de distance.

PHARE DE TENDRA.

Un phare à feu tournant a été construit sur Tendra à 2 1/2 milles de son extrémité N., par 46° 18′ 54″ de latitude et 31° 32′ 6″ de longitude, à 17 milles S. de la pointe de Kilbouroune. On voit sa lumière par un temps clair, de 16 milles en mer.

L'amirauté de la mer Noire vient de faire aussi placer sur Tendra trois balises rouges, de 52 1/2 pieds de haut et de formes différentes, savoir : la première ayant à son sommet un A sur la pointe au N. du phare; la seconde à 10 3/4 milles de là, vers l'E., avec un V., et la troisième à environ 13 1/4

milles de la précédente, avec trois barres.

A l'E. de la pointe de Tendra, on trouve un bon mouillage par 40 et 31 pieds, fond de vase et de sable, parfaitement abrité des vents du S. O., de l'O. jusqu'au N. N. O.; ceux du N. et de l'E. viennent de la côte de Kilbouroune, où se trouve une baie à l'E. du mouillage de Tendra, qui peut recevoir des bâtimens d'un faible tirant d'eau.

La langue de terre de Tendra est longue de 26 milles; elle en a 2 dans sa plus grande largeur, qui est là où le phare a été élevé. Deux petits canaux larges de 100 à 120 toises la séparent aujourd'hui de la terre ferme.

OTCHAKOV.

Le bord méridional du limane du Dniéper est extrêmement bas et sablonneux; il se termine à 14 milles N. 5° O. de la pointe de Tendra, par celle de Kilbouroune, qui est à la droite de l'entrée du limane. La côte opposée, où est située la pointe d'Otchakov, à une distance de 2 1/2 milles N. E. 5° E., est plus élevée, unie à sa surface et sans arbres. Latitude d'Otchakov 46° 36′ 31″; longitude 29° 13′ 11″.

KHERSONE.

Khersone est bâtie sur la rive droite du Dniéper, qui à cet endroit a environ 2 milles de large et 50 pieds de fond. On ne construit plus à Khersone des bâtimens de guerre, mais le commerce y a des chantiers. Latitude 46° 37′ 10″; longitude 30° 18″.

NICOLAIEV.

A 20 milles du limane du Dniéper, et au confluent de l'Ingoul et du Boug, est située la ville de Nicolaïev; elle est le chef-lieu de la marine impériale russe dans la mer Noire; on y construit des bâtimens de guerre, qui passent de l'Ingoul dans le Boug par un chenal qui a de 20 à 27 1/2 pieds de fond.

Latitude de l'observatoire 48° 58′ 21″; longitude 29° 38′ 56″.

De la pointe de Kilbouroune un long banc de sable se dirige à l'O. jusqu'à 8 milles d'Odessa; la profondeur de la mer n'y éprouve aucune diminution sensible.

Entre Otchakov et Odessa, la côte, qui a 32 milles d'étendue, court à peu près E. et O.; elle est peu élevée, taillée à pic et rouge, et presque sans sinuosités.

ROUTE DE CONSTANTINOPLE A ODESSA.

Un bâtiment qui fait la route de Constantinople à Odessa, met le cap au N. 13° E., il reconnaît en passant la petite île Fidonisi ou des Serpens, qu'il laisse à environ 8 1/4 milles dans l'O.; il y en a qui, en été, gouvernent d'abord vers la Crimée, pour pouvoir se servir ensuite des vents d'E. N. E. et de N. E. qui dominent habituellement dans cette saison. Cette précaution est pareillement bonne; car on a vu, maintes fois, des bâtimens qui, ne l'ayant pas prise, ont été forcés de relâcher sur la côte de Romélie et d'y séjourner long-temps.

Sur la route d'Odessa à Constantinople la sonde rapporte 42, 35, 30 et 21 brasses d'eau, depuis environ 55 milles E. de Kustundji jusqu'à Fidonisi; elle s'y garnit de coquilles qui sont parfois mêlées de vase. Si l'on se rapproche des bouches du Danube, et que l'on passe entre elles et Fidonisi, le brassiage est de 53, 42, 20 et 18 brasses, sur un fond à peu près semblable.

Après avoir laissé derrière soi l'île des Serpens, et rentrant toujours au N. 13° E., la sonde ne rapporte plus que 16, 14, 13 et 12 brasses, fond de vase et coquilles.

Si le temps est clair, on découvre le cap Balabane, qui n'a presque point de saillie, et dont la hauteur n'est remarquable que parce qu'il suit, au N., un terrain sablonneux qui n'est pas visible. Quelques falaises rougeâtres le bordent, et continuent à garnir la côte, dont la surface est unie jusqu'au Dniester; dans le S. E. de ce fleuve le brassiage diminue.

PHARE DU CAP FONTANE.

Sur un cap appelé Fontane, situé à 6 milles N. 30° E. du Dniester, et à 6 1/2 S. d'Odessa, par 46° 23′ 5″ de latitude, s'élève un phare dont la lumière s'aperçoit à 19 milles de distance. A mesure qu'on s'approche d'Odessa, on découvre un moulin très-apparent situé près du lazaret les clochers des églises, les bâtimens mouillés en rade, et ceux placés derrière le grand môle. La côte qui suit le cap Fontane, ainsi que celle qui le précède, est saine. Il se peut que la mer n'y soit pas partout également profonde; mais on peut néanmoins l'approcher de fort près, laissant,

pour toute sûreté, 1 1/2 encâblure entre elle et le bâtiment.

PORT D'ODESSA.

Sur la partie extérieure du môle d'Odessa, il s'est formé un banc qui s'étend vers son extrémité. Si l'on doit faire quarantaine, on jette l'ancre en rade vers le N. E. du môle par 35, 40, 45 et 50 pieds, fond de vase et d'herbes; on est bien aussi par le travers d'un ravin garni de maisons, à l'entrée de la ville, par 25 à 30 pieds; mais à cette distance de terre, le fond est malsain, et l'on y laisse chaque année un assez bon nombre d'ancres. Les bâtimens en pratique mouillent plus loin vers l'O.

La rade d'Odessa est ouverte depuis le N. E. jusqu'au S. E., passant par l'E.; l'E. N. E. est son traversier.

Le môle de la quarantaine, arqué au N. O., a 288 toises de long; il met les navires à l'abri des vents du large; on ne trouve à l'entrée du petit port qu'il forme que de 20 à 22 pieds d'eau, et auprès du rivage de 4 1/2 à 6 1/2.

A 331 toises du môle de la quarantaine, il y a une jetée qui en a 17 de long au N. N. E., destinée au chargement et au déchargement des alléges. A 498 toises de cette jetée est situé le môle des bâtimens en pratique, qui porte le nom de môle de la Couronne.

Les Turcs appellent encore cette ville *Kodjobeï*. Latitude 46° 28′ 54″; longitude 28° 23′ 7″.

ENTRÉE DU BOSPHORE AU DÉTROIT DE CONSTANTINOPLE.

CAP DU PHARE D'EUROPE.

Le dernier cap de la côte d'Europe, à l'entrée du Bosphore ou du canal de Constantinople, porte, ainsi que celui d'Asie, sur la rive opposée, un phare, des fortifications et des maisons; quelques rochers, connus sous le nom de Cyannées d'Europe, sont groupés auprès de lui, à une petite distance du rivage; leur pourtour est d'environ 250 toises, et ils en ont 10 à 11 d'élévation. Sur l'un d'eux l'on remarque un autel antique, communément appelé colonne de Pompée. Latitude du phare d'Europe 41° 14′ 10″; longitude 26° 28′ 45″.

ATTÉRAGE DU CANAL DE CONSTANTINOPLE.

Le détroit de Constantinople est situé sur une côte de moyenne hauteur, et de forme peu remarquable, où le petit nombre de signes qui servent à guider les navigateurs est souvent couvert par des brumes épaisses, d'autant plus dangereuses dans ces parages que tout lieu de refuge ne pouvant plus être atteint, la moindre méprise, par un vent forcé de la partie du nord, cause un naufrage inévitable.

Dans les mois d'automne et d'hiver, la plupart des bâtimens qui se rendent d'Odessa et même des côtes de Crimée à Constantinople, se rapprochent de la Bulgarie pour y reconnaître le cap Kaliakri. Il y en a qui assurent successivement leurs points en allant découvrir aussi le cap Emona, les montagnes de Babia et le cap Kouri. Lorsque le temps est orageux et brumeux, ils vont attendre à Kaverna ou à Sizapoli qu'il leur devienne plus favorable.

Par un temps clair on découvre à plus de 30 milles de distance la montagne de Maltépé, qui se lève à l'horizon, accompagnée, à l'E., de deux plus petites qui sont appelées les *Deux Frères* ou les *Deux Mamelles*; toutes trois, situées sur la côté d'Asie, sont presque toujours visibles, dans quelque position que l'on se trouve.

Il y a sept falaises rougeâtres sur la côte d'Europe, au-delà de Domonsdéré, et une blanchâtre sur celle d'Asie. Elles forment une excellente reconnaissance pendant les brumes, qui souvent ne couvrent pas le pied des montagnes. C'est aussi à quoi servent les deux phares qui sont construits au bord de la mer, et qui ne sont d'aucune utilité la nuit, à cause de la mauvaise manière de les éclairer. Sur le sommet de la montagne qui domine celui d'Europe, il y a un arbre qu'on peut voir à environ 20 milles de distance vers le N. N. O., et qui est précieux à tous les navigateurs; mais pouvant être abattu d'un moment à l'autre, le gouvernement turc devrait faire construire quelque chose de plus durable au même endroit. En avançant davantage vers le détroit, on y découvre enfin, sur la rive asiatique, une forêt et une vieille tour située sur une hauteur.

On attère rarement sur la côte d'Asie entre Pendéraklia et le détroit, parce que le courant y porte à l'E., qu'il y manque de bons points de reconnaissance, et que, par sa situation E. et O., des bâtimens qui

en approchent avec des vents violens de la partie du nord, y sont exposés à s'affaler.

A 50 milles du Bosphore, Kefkéné et Kirpé, dont j'ai déjà parlé, y sont assez remarquables par leur saillie, et plus particulièrement par trois montagnes qui présentent l'aspect de Maltépé et des Deux Frères. Le mouillage de Kirpé, au S. O. de celui de Kefkéné, qui n'en est séparé que par un petit cap, a été vanté par quelques capitaines qui s'y sont réfugiés. On y jette l'ancre, ouvert à l'O. par 8 à 10 brasses, s'amarrant de suite à terre. Des récifs bordent son rivage; mais ils sont moins dangereux et en moins grand nombre qu'à Kefkéné.

MER D'AZOF.

ÉTENDUE DE LA MER D'AZOF.

La mer d'Azof est située entre les 45° 20′ et 47° 18′ de latitude; les 32° 42′ et 36° 40′ de longitude orientale du méridien de Paris. Sa longueur, depuis le détroit de Yénikalé jusqu'à l'embouchure du Don, est de 168 milles, et sa largeur de 123, à partir de la Toncka jusqu'au S. de la pointe Kamichévata. Son bord septentrional n'est élevé que de 18 à 20 toises au dessus du niveau de la mer; il est escarpé et rougeâtre; sur la surface, qui est unie, s'élèvent à de grandes distances les uns des autres quelques monticules. Son bord oriental est fort bas, depuis le Don jusqu'à Temruk, souvent sablonneux, et entrecoupé de limanes et de marécages.

La langue de sable appelée Toncka, qui sépare le Sivache de la mer d'Azof, en forme le côté occidental; la Crimée et Tamané garnissent celui du S. de petites montagnes, qui, visibles d'assez loin, offrent quelques bons points de reconnaissance depuis le cap Kazandibi jusqu'à Temruk.

Sa profondeur.

La plus grande profondeur de cette mer est de 46 pieds, entre Yénikalé et Biélosaraï; elle diminue considérablement dans le golfe du Don, que plusieurs bancs resserrent. Le fond y est vaseux, avec un mélange de coquilles généralement noires, et rougeâtres sur la côte orientale.

Ses courans.

On ne remarque pas de courant rapide dans la mer d'Azof. Lorsque le vent du nord augmente sa force, il n'acquiert que rarement une vitesse de plus d'un mille par heure. Ce vent venant à se calmer, il prend ordinairement une direction contraire.

La navigation sur cette mer est interrompue, en hiver, par les glaces qui la couvrent ordinairement depuis novembre jusqu'en février.

Variation de la boussole.

La déclinaison de l'aiguille aimantée y a été observée de 8° à l'O.

CAP KAMENOÏ.

Le cap Kamenoï de l'île de Tamano est à l'E. du détroit de Kertche; il court E. et O. environ 3 milles; un récif le borde à un mille de distance au N.; il est accore, d'une hauteur médiocre et rougeâtre.

Plus loin la côte se prolonge 25 milles à l'E. S. E. (d'après le compas). On y remarque une grande plaine marécageuse bordée d'un ensablement. A 5 milles de terre le fond varie de 26 à 40 pieds. Il est probable que c'est à Temruk, qui s'appelait aussi Kimruk, que l'ancien *Kimérione* ou *Cimmérium* d'Asie exista. Latitude 45° 23′; longitude 35° 5′.

BANC DOLGOÏ.

Le banc Dolgoï a une pointe de sable et quelque îlots; il s'étend plus de 14 milles au N. 24° E., et se courbe un peu vers le N. en forme de langue; sa plus grande largeur est de un 1/2 mille; il est formé de vase, mêlée parfois de coquilles, et la sonde trouve sur ses accores 13, 15, 19 et 20 pieds d'eau. Sur sa pointe ainsi que sur toutes les autres qui bordent la mer d'Azof, on varie souvent la forme des signaux; mais ils conservent pourtant toujours la couleur bleue pour ceux de la côte nord, et la rouge pour ceux de la côte sud. C'est ainsi qu'un cutter portant pavillon rouge est placé à l'extrémité du banc de Dolgoï par 19 pieds de fond.

Relèvement fait par des officiers de la marine russe.

Le phare de Biélosaraï, N. 26° O.; la ville de Marioupol, N. 6° 30′ E.; deux

tertres au S. E. de Marioupol, N. 4° 31′ E.; le village Alti à l'O. du phare N. 39° O.

LA VILLE D'AZOF.

La ville d'Azof, que les Turcs appelaient Azak, située sur la branche la plus méridionale du Don, n'est plus aujourd'hui d'aucune importance.

GOLFE DE SAMBEK.

De l'embouchure septentrionale du Don, la côte se dirige à l'O., et forme par sa courbure un petit golfe où le Sambek se jette; on y trouve de 6 à 2 1/2 pieds de fond.

CAP DE TAGANROG.

Son extrémité occidentale est le cap sur lequel la forteresse de Taganrog est située, à environ 18 milles du Don. Ses bords sont escarpés et rougeâtres; il domine un petit port long de 400 toises et large d'environ 180, que Pierre-le-Grand fit construire, et qui n'a plus que 3 à 4 pieds de fond.

A 3/4 de mille S. du cap de Taganrog, il y a un petit îlot de sable et de cailloux appelé Tchérépakha (tortue); sa longueur au S. S. O. est d'environ 550 toises, et sa largeur de 275.

RADE DE TAGANROG.

La rade de Taganrog a environ 12 milles d'étendue; elle est bornée à l'O. par le banc Pétronchina, qui, à 4 1/2 milles E. de la ville, se prolonge 7 milles au S. 1/4 S. O.

Il y a sur la rade de Taganrog un signal bleu placé par 13 1/2 pieds d'eau, sur la carcasse d'un bâtiment de commerce; on y a fait les relèvemens suivans : cap de Taganrog, N. 20° E.; l'église du cimetière, N. 1° O.; cap Pétronchina, N. 15° O.

Le lazaret de Taganrog est à 3 milles E. de la ville. Il faut observer qu'on ne reçoit pas dans la mer d'Azof de bâtimens chargés de marchandises soumises aux purifications quarantenaires. Latitude 47° 12′ 21″; longitude 36° 37′ 45.

ASPECT DE LA CÔTE DEPUIS TAGANROG JUSQU'A MARIOUPOL.

Depuis Taganrog jusqu'à Marioupol, a côte, qui a peu de sinuosités, est garnie de plusieurs pointes de sable, qui projettent autant de bancs sur lesquels on a placé des pavillons bleus, pour les distinguer d'avec ceux de la rive opposée, qui, ainsi que nous l'avons dit, sont rouges.

MOUILLAGE DE MARIOUPOL.

A 22 milles dans l'O. de la pointe de Krivaïa, située par le N. 58° E., est la ville de Marioupol, dont le mouillage est ouvert depuis le S. O. jusqu'à l'E. passant par le S.; le vent du S. O. lui vient de la mer d'Azof, le long du cap Biélosaraï. On trouve sur cette rade de 15 à 16 pieds d'eau, à 1 1/2 mille du rivage.

CAP ET PHARE DE BIÉLOSARAÏ.

A partir de Marioupol, la côte court 9 1/2 milles au S. O.; le long de ses bords la sonde rapporte de 16 à 18 pieds de fond. En se dirigeant ensuite à l'O., elle forme le cap Biélosaraï, appelé par les Italiens *Balestra*, sur lequel est élevé un phare à feu fixe, visible de nuit à une distance d'environ 16 milles. Dans le N. de la pointe de sable longue de 7 milles au S. O.; on remarque un ravin où est le village Alti, et deux autres plus loin. Latitude 46° 57′ 30″; longitude 35° 6′ 0″.

DÉTROIT DE GHÉNITCHI.

A 9 milles N. O. 1/4 O. de l'île Virutchi, et 6 milles 1/2 S. S. O. de deux monticules, gît le détroit de Ghénitchi qui, au N. de la Toncka, établit une communication entre la mer d'Azof et le Sivache; il est assez profond et large d'environ 60 toises.

LE SIVACHE.

Le Sivache, auquel on donne le nom de mer de Bone et de mer Putride, se divise en deux espèces de golfes, dont l'un va à l'O. resserrer l'isthme de Pérékop, et l'autre, qui est appelé *Bikes*, l'ancien *Bonghès* ou *Buge*, s'enfonse au S. vers Théodosie. Ce dernier reçoit plusieurs rivières de la Crimée. Dans aucun des deux il ne peut entrer de bâtimens ni de barques.

ROUTE POUR SE RENDRE DU DÉTOIT DE KERTCHE A TAGANROG.

Après être sorti du détroit de Kertche,

on gouverne ordinairement au N. N. E. sur le cap Biélosaraï, qui en est à une distance de 92 milles. Dans cette direction le fond augmente de 28 à 43 pieds, et diminue ensuite jusqu'à 30. Sur une étendue de 62 milles, le plomb rapporte de la vase, et plus loin au N., de la vase mêlée de sable.

Après avoir passé le parallèle du cap Kamichévatoï, et se trouvant par 37 pieds de fond, on court risque, si l'on gouverne trop à l'E., de rencontrer le banc d'Hélène. Cette crainte et celle qu'inspire toute la côte des Tchernomortsi, sur laquelle on peut être poussé par des vents de N O. qui sont assez fréquens dans la mer d'Azof, engagent avec raison quelques capitaines à gouverner à l'O. du cap Biélosaraï, et souvent sur l'attérage de Petrovskaïa au N. 18° E.

Première passe.

Etant E. et O. avec le cap le plus avancé de Berdiansk, on pourra porter à l'E. jusqu'à être N. et S. avec le ravin d'Alti, situé à l'O. de Biélosaraï. On se trouve alors à l'entrée du golfe du Don, dans la première de ses passes, entre le banc de Biélosaraï et le Dolgoï, qui est à 13 milles S. 55° E. du premier. D'ici à l'extrémité du banc de Zolotoï, les sondes, dans la direction de l'E. 7° N., varient de 20 à 19 pieds. Si l'on est assez élevé dans le golfe de Marioupol pour amener le phare à l'O. 1/4 N. O., à une distance de 4 ou 5 milles, on capera à l'E., pour découvrir le pavillon bleu du banc ci-dessus, courant sur un fond de 29 à 20 pieds.

Seconde passe.

La seconde passe est à 26 milles E. de Biélosaraï, entre les bancs Krivoï et Morskié-Ostrova, qui gisent entre eux à peu près S. E. 1/4 S, et N. O. 1/4 N. distant environ 10 milles. On trouve de 20 à 23 pieds au milieu du chenal.

Troisième passe.

A 16 1/2 milles O. S. O. de Taganrog, le banc Zolotoï, en se prolongeant du N. au S. et le banc Grétcheskaï du S. au N., forment à 5 milles E. et O. l'un de l'autre la troisième passe, où la sonde rapporte de 15 à 18 pieds.

Quatrième passe.

La quatrième passe, qui est formée par le banc Grec à l'O. et au S., et celui de Pétronchina à l'E. et au N., a 1 1/2 mille de large au S. de ce dernier, et de 18 à 14 pieds de profondeur.

Après avoir amené le signal bleu de Zolotoï au N., distant environ 1 mille, et se trouvant sur 20 à 22 pieds d'eau, il faut porter à l'E. N. E., l'espace de 7 milles, jusqu'au port du signal rouge du banc Grec, où l'on trouve de 15 à 16 pieds de fond. On gouvernera de là au S. E. 1/4 E., et lorsque le signal bleu de la Pétronchina restera au N., on fera valoir vers le N. E. 1/4 N. pour gagner le mouillage de Taganrog.

RETOUR DANS LE DÉTROIT DE KERTCHÉ.

En se rendant dans le Bosphore, il est bon de caper un peu plus à l'O. sur la côte de Crimée, pour ne pas s'exposer à être affalé par les vents de N. O. sur celle des Tchernomortsi, qui rentre assez considérablement au S. et qui est bien moins apparente que l'autre, sur laquelle on remarque trois montagnes, dont deux à 6 milles N. N. O. du cap Fanar, qui forme la troisième; celle-ci est la moins haute, et, vue d'une certaine distance, semble être séparée du reste de la côte.

(N° 7.)

NAVIGATION DANS LES PARAGES

DE

L'AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE.

L'Amérique septentrionale est baignée, à l'E. par l'océan Atlantique, qui y forme au N. la mer de Baffin et le golfe d'Hudson, et au S. le golfe du Mexique et la mer des Antilles; à l'O. elle est baignée par l'océan Pacifique ou le Grand-Océan.

PREMIÈRE SECTION.

PARAGES DE L'EST.

Nous les diviserons en quatre parties: 1° ceux qui sont au N. du 52e parallèle ou de la pointe orientale du Labrador; 2° ceux qui s'étendent du 52e parallèle au 25e, ou compris entre la pointe du Labrador et la pointe méridionale de la Floride; 3° ceux qui sont compris entre cette dernière pointe et celle de Yucatan; 4° les parages au N. E. du Guatimala.

I. PARAGES AU NORD DU 52e PARALLÈLE.

Ces parages correspondent au Groenland, aux terres de Baffin, de Guillaume et de Cumberland, et à la partie N. E. du Labrador. Le commerce n'ayant point ou presque point de relations avec ces contrées, nous ne donnerons pas de description nautique de ces parages.

II. PARAGES COMPRIS ENTRE LE 52e ET LE 25e PARALLÈLE.

Ces parages correspondent aux côtes orientales du Labrador, à celle de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, pays appartenant à l'Angleterre, et aux côtes orientales des États-Unis.

La navigation est généralement dangereuse dans ces parages; elle l'est surtout dans ceux du nord. A mesure qu'on s'avance vers le S. les dangers diminuent, mais ils sont encore assez nombreux et assez redoutables pour porter un navigateur à se tenir continuellement en garde. Ils résultent de l'état du ciel, des vents, des courans, des écueils, des glaces et d'autres circonstances. Nous allons successivement les faire connaître.

État du ciel.

Dans tous les parages au N. du 42e parallèle ou de Boston, depuis avril jusqu'en décembre, il règne des brouillards très-épais qui durent quelquefois dix jours de suite, et pendant la durée desquels la mer est souvent très-houleuse. Dans cette situation le navigateur se trouve dans l'impossibilité de faire des observations astronomiques, et dans la crainte continuelle d'aborder quelque navire ou d'être jeté sur des écueils sans pouvoir éviter le péril; qu'on ne peut apercevoir que lorsqu'il n'est plus temps. Dans les parages au S. du 42e parallèle jusqu'à la pointe méridionale de la Floride, le ciel est généralement plus pur, et les inconvéniens que nous venons de signaler ne se présentent que rarement.

Vents.

La violence des vents produit des ouragans et des tempêtes violentes dans tous ces parages, surtout pendant la mauvaise saison. Aux États-Unis l'atmo-

sphère est sujette à des variations très-subites et très-fortes, violentes même dans la bonne saison. Vers l'équinoxe du printemps, de furieux ouragans désolent les côtes voisines de la Chesapeak et des embouchures de la Delaware et de l'Hudson. En juillet, août, septembre, et quelquefois en juin, le temps est très-sujet aux orages sur toutes ces côtes. Ils se forment très-subitement et sont si violens qu'ils emportent toute voile déployée. Le cap Hatteras, près du 35e parallèle, est connu par les rafales subites et les temps mauvais qu'on y éprouve chaque jour en été et pendant la moitié de l'année.

Les vents dominans sont, au N. du 42e parallèle, dans la mauvaise saison, ceux du N. au N. E., et de mai en septembre ceux du S. au S. O. Ils sont sujets à des sautes très-brusques, surtout près de la côte de Terre-Neuve. Au S. du 42e parallèle les vents les plus fréquens sont, dans l'hiver, ceux du N. O., qui soufflent avec une grande violence. Dans les autres saisons les vents les plus fréquens sont ceux du N. E. et du S. O. Dans ces parages, l'état de l'atmosphère est très-incertain et les temps changent avec promptitude.

Courans.

Au N. du 42e parallèle, ils sont en général variables et irréguliers. Ils reçoivent l'influence des saisons, des vents et des marées. Leur rapidité est considérablement augmentée en avril et mai par la fonte des glaces des rivières. Un de ces courans descend des régions polaires par le détroit de Belle-Ile entre le Labrador et Terre-Neuve; il porte au S. Le cours du fleuve Saint-Laurent est dans certains endroits assez violent pour causer de graves erreurs. Ce courant entre l'île d'Anticosti et le Nouveau-Brunswick porte au S. E. dans le golfe St-Laurent; le maximum de sa vitesse est au printemps. L'île de Terre-Neuve est environnée de courans qui portent tantôt vers les côtes et tantôt vers la mer. Cette irrégularité, jointe à leur violence, a occasionné de nombreux naufrages. Du golfe St-Laurent sort un courant très-fort qui porte au S. O. et au S. S. O. à raison d'une l. et d'une l. 1/3 par heure. Après qu'ont régné quelque temps les vents du S. à l'E. un courant très-violent porte de l'extrémité méridionale de la Nouvelle-Écosse vers la baie de Fundy au N. E., dans laquelle d'autres courans se dirigent avec rapidité sur de nombreux écueils. A l'île de Sable, située à l'O. de la Nouvelle-Écosse, les courans sont incertains, et leur direction ainsi que leur force dépendent beaucoup des vents. Sur le banc *Casshes-Ledge*, entre le cap *Cod* et la Nouvelle-Écosse, la mer est ordinairement très-violente et le courant très-rapide et irrégulier; sa direction fait le tour du compas en moins d'une heure. Enfin sur le banc de Malabar, à 2° à l'E. du cap Cod, les brisans sont aussi très-violens, et le courant est variable: il est tantôt O. S. O., tantôt E. N. E.

Depuis et au S. du 42e parallèle jusqu'au détroit de la Floride sont deux courans réguliers permanens: le premier est le *Gulf-Stream*, à une certaine distance de terre; il porte au N. E., et entraîne quelquefois les navires, ce qui est très-nuisible. L'autre courant règne entre la côte et le *Gulf-Stream*; sa direction est opposée à celle du premier courant; il porte au S. et au S. O. à raison de 1/16 à 1/3 de lieue à l'heure.

Écueils.

Les écueils sont très-nombreux dans les environs du Labrador, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et de l'état de Maine. Au large sont les *roches de la Vierge* ou du *cap Race*, dont la situation n'est pas bien connue; l'île de Sable et le banc de ce nom sont dangereux pour les navires allant à la côte S. de la Nouvelle-Écosse. En descendant au S., on trouve successivement le *Casshes-Ledge* et le banc de *Malabar*, dont nous avons parlé plus haut. Plus au S., les écueils sont peu nombreux et ne s'étendent pas à une grande distance de la côte.

Glaces flottantes.

D'autres dangers non moins à craindre que les précédens résultent des glaces flottantes. D'énormes montagnes ou îles de glaces détachées au printemps des régions arctiques sont emportées par les courans vers le sud, et viennent flotter dans les parages que nous décrivons, où elles s'avancent quelquefois jusqu'au 40e parallèle. On les y rencontre jusqu'en juin, juillet, et même août. Il y en a qui se fixent sur des fonds de 40 à 50 brasses, où elles forment un écueil d'autant plus redoutable que la sonde n'an-

noncé pas de danger. On rencontre de ces masses flottantes jusqu'à plus de 100 l. de terre. Quelques unes ont cent pieds de hauteur et plusieurs milliers de pieds de circonférence. Au S. du 40e parallèle, ces glaces flottantes ne sont plus à craindre; mais celles qui y flottent en hiver dans les rivières, dans les baies et sur les côtes, ne sont pas sans dangers.

Autres dangers.

Aux différens dangers que nous venons de signaler, il faut ajouter ceux qui résultent du peu d'élévation des côtes de la plupart des États-Unis, circonstance qui rend les attérages très-difficiles. Il faut y joindre aussi les erreurs qui résultent du sondage dans les environs de la Delaware, où les sondes sont trompeuses dans plusieurs endroits, ce qui a causé la perte de beaucoup de bâtimens.

Plusieurs circonstances aident le navigateur à se tirer des périls où le jettent tant de dangers. A mesure qu'on s'approche de terre, les nuages qui règnent dans le nord deviennent moins épais, et quand le vent de terre souffle, ils disparaissent entièrement. Les masses de glaces qui menacent d'écraser les navires peuvent être aperçues, même pendant un temps sombre, à une distance suffisante, à cause de l'éclat et de la blancheur du ciel au dessus de ces glaces. On s'aperçoit encore de leur proximité au froid qu'elles répandent au loin et au rugissement des lames qui se brisent contre elles. Les oiseaux de mer font connaître la proximité des bancs, et l'usage bien entendu de la sonde annonce toujours à quelle distance on est de terre. De plus, parmi les écueils qui hérissent les côtes se trouvent beaucoup de bons ports ou de rades bien abritées dans la plupart desquels on peut entrer sans pilotes. Enfin des phares éclairent les lieux les plus dangereux. Dans les parages du *Gulf-Stream*, ce courant est d'un grand secours; sa température élevée fait connaître aux navigateurs qu'ils approchent de terre avant que la sonde puisse les en avertir, et facilite ainsi les attérages. Quant au danger des attérages, cet inconvénient est diminué partout par la facilité de se procurer de bons pilotes.

III PARAGES COMPRIS ENTRE LA POINTE MÉRIDIONALE DE LA FLORIDE ET LA POINTE SEPTENTRIONALE DU YUCATAN, OU PARAGES DU GOLFE DU MEXIQUE.

Côtes méridionales des États-Unis, côtes orientales du Mexique, côtes N. O. du Guatimala.

Aucune île remarquable ne se trouve dans le golfe du Mexique, mais il y a beaucoup de récifs et de bas-fonds dans le voisinage des côtes : on doit signaler surtout le récif de Floride, ou les îles des Martyrs, près et au S. de la Foride. Les sables amoncelés vers le continent par le mouvement des eaux, depuis le Yucatan jusqu'aux bouches de Mississipi, rétrécissent insensiblement le bassin du golfe. La plupart des embouchures des rivières, surtout à l'O., sont garnies de barres. Au milieu du golfe, les vents alizés soufflent régulièrement du N. E.; mais en approchant des côtes on observe des particularités. Vers la côte occidentale, les vents appelés *los nortes* (vents du N.), qui soufflent réellement du N. O., se font sentir depuis l'équinoxe de l'automne jusqu'à celui du printemps; ils sont généralement faibles en septembre et octobre; leur plus grande force est en mars; ils durent quelquefois jusqu'en avril; les coups de vent du N. ont lieu communément pendant trois à quatre jours, souvent davantage; même dans les mois de mai, juin, juillet et août, des coups de vents très-forts se font parfois sentir dans cette partie : on les appelle au Mexique *los nortes de hueso colorado*. Sur la côte méridionale, entre les caps Catoche et Campêche, il règne en général un vent de N. E.; dans les derniers jours d'avril commence l'époque des averses, qui durent jusqu'en septembre. Entre la baie de Santo-Bernardo et le Mississipi il y a généralement le matin un vent de S. O.; en hiver les vents de S. y sont fort dangereux : ils soufflent pendant deux ou trois jours. Les mois les plus à craindre pour naviguer dans cette partie sont août, septembre, octobre et novembre, pendant lesquels il y a des ouragans et des vents de traverse qui ne permettent pas de déployer les voiles. Sur les bouches du Mississipi, il y a fréquemment des brouillards épais, principalement en février, mars et avril. Du Mississipi jusqu'à la Floride, les vents de S. O. sont orageux en août, septem-

bre et octobre ; puis on éprouve des vents de S. très-violens et accompagnés d'ouragans ; les vents du N. règnent ensuite. Le courant le plus remarquable du golfe du Mexique est celui qui, d'après ce golfe même, a pris le nom de courant du golfe ou *Gulf-Stream* ; il est produit par le courant équinoxial de l'E. à l'O., qui, frappant contre la Guiane, la Colombie et le Guatimala, est forcé, par la direction des côtes, de se porter au N. O. ; il entre par le détroit des caps Catoche et Saint-Antoine dans le golfe du Mexique, en contourne les rivages, et se précipite enfin dans le nouveau canal de Bahama, où M. de Humboldt lui trouva, en 1804, une vitesse de 5 pieds par seconde, quoique le vent du N., soufflât avec violence ; il se distingue par sa forte salure, par sa couleur bleu-indigo et par les traînées de varecs qui le couvrent. On a calculé qu'un bateau soumis à sa seule influence ferait en dix mois le tour du globe.

IV. PARAGES AU N. E. DU GUATIMALA, OU DE LA MER DES ANTILLES.

Côtes N. E. du Guatimala, côtes des Antilles, côtes N. de la république de Colombie.

La mer des Antilles est renfermée entre les petites Antilles à l'E., les grandes Antilles au N., la presqu'île du Yucatan à l'O., les côtes du Guatimala au S. O., et la république de Colombie au S. E. Les détails que nous allons donner sur les parages de cette mer se rapporteront donc non-seulement au reste des côtes de l'Amérique septentrionale, mais ils comprendront de plus les côtes des îles Antilles et une partie de celles de la république de Colombie.

Vents.

Le vent qui souffle ordinairement dans tous ces parages est le vent alizé N. E., plus régulier dans la bonne que dans la mauvaise saison. Ce n'est qu'en pleine mer que l'alizé a une direction constante et régulière. Sur les côtes du continent et des grandes îles il éprouve des variations : il ne souffle ordinairement que le jour, il est remplacé la nuit par des vents venant de terre et appelés brises de terre. On observe beaucoup d'autres particularités suivant les parages. Sur les côtes du golfe de Honduras et du Mosquitos, le vent alizé ne règne que de février en mai ; encore est-il intrrompu en février et mars par un vent du nord. De juin en août les vents du S. E au S. O. y dominent avec de violentes rafales et des calmes ; de septembre en janvier le vent souffle du S. O. au N. O. et au N., mais il ne souffle jamais long-temps de cette dernière partie. Dans cette saison les orages sont très-fréquens. Depuis la pointe de San-Blas, ou l'isthme de Panama, jusqu'au cap de la Vela, ou l'entrée du golfe de Maracaïbo, la direction du vent général varie, car il souffle du N. E. ou du N. N. E. Dans les mois de mars, d'avril, de mai et de juin, il tourne à l'E. N. E., et alors sa force est telle que les vaisseaux sont obligés de mettre à la cape. Cette force du vent cesse ou diminue considérablement à 2 ou 3 lieues de la côte, surtout pendant la nuit. Sur toute cette côte il y a des vents d'O. appelés vents d'aval, qui soufflent depuis juillet jusqu'en décembre et janvier ; mais ces vents ne soufflent pas sans alterner avec des vents contraires, et ne s'étendent pas plus au nord que le 13e parallèle. A l'E. du cap de la Vela, sur les côtes de Carracas et de Cumana, l'alizé suit son cours régulier. Aux îles du Vent et aux grandes Antilles il souffle généralement du S. E. dans la mauvaise saison et du N. E. dans la bonne ; aux grandes Antilles il est alors N. E. à N. et souffle avec beaucoup de force ; il y est remplacé la nuit par les brises de terre, circonstance qui n'a pas lieu dans les petites Antilles. Les brises de terre servent aux navires à remonter dans l'E., ce qui, sans elles, serait impossible. Autour de l'île de Cuba et dans le nouveau canal de Bahama, l'alizé souffle régulièrement de mars en octobre ; la direction dans les autres mois est souvent du N. au N. O. : alors il est quelquefois impétueux, surtout en décembre et janvier.

Ouragans, tempêtes, ras de mer.

L'hivernage est, dans presque tous ces parages, surtout aux Antilles et aux Florides, l'époque d'ouragans terribles. Le vent souffle successivement de tous les points du compas avec la plus grande violence ; la pluie tombe par torrens, les éclairs sillonnent l'atmosphère, le tonnerre gronde ; la mer, ébranlée jusque dans ses fondemens, soulève ses flots irrités ; la terre s'ébranle : c'est l'ouragan. Rien ne résiste à son impétuosité. Sur terre, les édifices sont renversés ; les

plantations, les arbres même, arrachés; le sol bouleversé. Sur mer, les navires sont engloutis sous des masses d'eau, froissés les uns contre les autres ou brisés contre la côte. Ce fléau épouvantable ne laisse sur son passage que la destruction et le désespoir.

Les lieux où les ouragans ne se font pas sentir sont les îles de la Trinité et de Tabago, la côte de Colombie depuis le golfe Paria jusqu'au cap de la Vela, l'isthme et le golfe de Darien, le golfe de Honduras. Les ouragans s'étendent quelquefois jusqu'au 39° de lat. N.; ils ont particulièrement lieu en août et septembre.

Les côtes des Mosquitos et du golfe de Honduras sont sujettes à de violens coups de vent du N. à l'O. qui rendent la mer très-grosse; et, de mars en juin, les brises qui règnent sur les côtes de terre ferme sont si violentes, que le meilleur navire doit s'attendre à éprouver quelque dommage; enfin Porto-Bello est souvent le théâtre de tempêtes épouvantables.

Les ras de marée des Antilles ont beaucoup de rapport avec le mouvement imprimé à la mer par les ouragans. Fréquemment, surtout pendant l'hivernage et lorsque règnent les vents du S. et de l'O., la mer s'agite avec violence, s'élève à une hauteur considérable, vient se briser avec force sur les côtes, les submerge, et y exerce des ravages qui forment un contraste frappant avec la tranquillité apparente de l'atmosphère: car le phénomène des ras a souvent lieu pendant le calme ou une force très-faible des vents. Les navires qui se trouvent alors près des côtes ou dans les rades foraines chassent sur leur ancrage, sont entraînés malgré la bonté des mouillages, et viennent se perdre sur les rochers du rivage, s'ils n'ont pu prévenir le danger en gagnant le large dès les premiers instans de l'agitation des flots.

Courans.

Le courant équinoxial pousse les eaux de l'Atlantique dans la mer des Antilles, où elles entrent par les débouquemens des îles du Vent. Se dirigeant ensuite à l'O. N. O., elles vont chercher le canal entre le cap Catoche et le cap Saint-Antoine, pour se jeter dans le golfe du Mexique, d'où il sort, entre la Floride et Cuba, par le nouveau canal de Bahama, pour se porter, sous le nom de *Gulf-Stream*, le long des côtes des États-Unis.

La direction et la force de ce courant général souffrent différentes altérations par la diverse configuration et la nature des parages de la mer par où il passe. Dans la mer des Antilles, on trouve quelques endroits sans courant, d'autres où il est déjà sensible, et d'autres enfin où il est très-rapide.

Dans les canaux ou passages méridionaux des Antilles, le courant a une telle vélocité, qu'il n'est jamais au-dessous d'un tiers de lieue par heure; mais il subit tant de changemens, qu'il est impossible de dire quelle est sa véritable direction ou d'établir une règle générale quant à sa rapidité. Sur la côte méridionale de Saint-Domingue, sur celle de la Jamaïque et sur les côtes méridionales de Cuba jusqu'au cap Cruz, il n'y a pas de courant sensible et général. Depuis le cap Cruz, il y a un courant constant à l'O., avec quelque inclinaison au S. et au N. Sa vitesse est à peu près de huit lieues par vingt-quatre heures.

Sur les côtes de la république de Colombie, depuis l'île de la Trinité jusqu'au cap de la Vela, le courant s'approche des îles voisines, en inclinant un peu au S., selon les passages qu'elles forment, et en courant avec la rapidité d'à peu près une demi-lieue. Entre ces îles et la côte, on remarque, surtout dans les environs de cette dernière, que quelquefois les courans se dirigent à l'O., et d'autres fois à l'E. Depuis le cap de la Vela, la partie principale du courant suit l'O. N. O., et comme il s'étend davantage, il diminue de vitesse. Le surplus de ce courant court avec la rapidité d'environ un tiers de lieue dans la direction de Carthagène, et très-près de la côte. Depuis cette contrée, et dans l'espace de mer compris entre 14° de latitude et la côte, on observe que, dans les temps de brise, le courant va à l'O., et que, dans la saison des vents d'aval, il se dirige à l'E. Sur la côte des Mosquitos et dans le golfe de Honduras, il y a dans le courant des altérations qui n'ont point de règle fixe; seulement, à une grande distance des côtes, les eaux se dirigent vers le N. O., qui est le cours qu'elles prennent d'après le courant général.

Dans des traversées faites pour se rendre de la Guayra à la partie orientale de Saint-Domingue, dans une navigation de sept jours, on a trouvé une différence de 106 milles à l'O.

Les vents d'E. accélèrent le courant de la mer des Antilles tant que le soleil en demeure éloigné. Dans cette époque, les vents soufflant régulièrement, on n'a pas à redouter de tempête.

Écueils.

Ils sont nombreux sur la côte de terre ferme, sur celle des Mosquitos et dans la baie de Honduras. Ces derniers sont d'autant plus dangereux, que la position de la plupart n'est pas connue. On en trouve peu sur la côte de Colombie, et il est facile de les éviter. L'île de Cuba, au contraire, en est entièrement entourée; il en est de même des côtes S. et E. de la presqu'île de Floride. Les Martyrs et les Tortugas, ou Tortues, forment un prolongement à moitié submergé de l'extrémité de cette presqu'île. Les côtes de la plupart des Antilles sont assez malsaines, et les débouquemens entre ces îles ne sont pas tous exempts de danger. Enfin l'archipel des Lucayes et celui des Vierges peuvent être considérés comme des groupes d'écueils fort dangereux.

DEUXIÈME SECTION.

PARAGES PRÈS DES COTES A L'O. DE L'AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE.

De tous ces parages, les seuls qui intéressent le commerce d'une manière particulière et qui doivent nous occuper sont ceux qui correspondent aux côtes S. O. du Mexique et du Guatimala, dans l'espace compris entre l'entrée du golfe de Californie, ou mer des Cortès, et le fond du golfe de Panama.

La bonne saison dans ces parages, la seule qui soit convenable pour la navigation, est de décembre en mai; encore ne dure-t-elle, pour les environs de Panama, que jusqu'en mars. La mauvaise saison, la saison pluvieuse, est de juin en novembre.

Dans la bonne saison, il y a entre San-Blas et Acapulco des brises de mer de N. O. à O. pendant le jour, et des brises de terre du N. E. pendant la nuit. Ces dernières ont peu de régularité dans cette saison. Du cap Sansonate, situé par 13° 45′ de lat. N. au cap de Blanco de Nicoya, par environ 10° N., les vents sont de N. E. à E. Entre ce dernier cap et Panama les vents sont du N. O. au N. Dans tous ces parages les vents soufflent avec la plus grande violence sur plusieurs points, et y rendent la navigation assez dangereuse. Les coups de vent de N. E. à N. occasionnent de fortes tempêtes à la hauteur des golfes de Téhuantepec et de Papagayo. Elles durent ordinairement plusieurs jours de suite, pendant lesquels la mer, s'élevant rapidement en lames hautes et étroites, fatigue les navires à l'excès. Dans la mauvaise saison les calines sont très-fréquens, ainsi que les mouvemens impétueux et désordonnés de l'atmosphère, accompagnés de torrens de pluie.

Les courans sont produits par les vents; il ne paraissent pas dangereux. Quant aux écueils, excepté dans le golfe de Panama, ils sont peu nombreux. La côte est presque partout nette et saine.

(N° 8.)

NAVIGATION DANS LES PARAGES

PRÈS DES CÔTES

DE L'AMÉRIQUE MÉRIDIONALE.

PREMIÈRE SECTION.

PARAGES PRÈS DES COTES ORIENTALES.

I. PARAGES ENTRE L'ISTHME DE PANAMA ET L'ÉQUATEUR.

Côtes de la Colombie et de la Guiane.

En parlant des parages de la mer des Antilles, nous avons déjà fait connaître tous ceux qui s'étendent de l'isthme de Panama à l'île de la Trinité sur le 10e degré de lat. N., et qui correspondent aux côtes septentrionales de la république de Colombie. Il ne nous reste donc à parler ici que de l'espace compris entre le 10e degré de lat. N. et l'équateur, correspondant aux côtes N. E. de la Colombie et à celles de la Guiane, qui se prolongent jusqu'à la ligne, en y joignant les côtes de la Guiane portugaise, extrémité N. E. de l'empire du Brésil.

Les plus mauvais mois de l'année sont, dans ces parages, juillet, août et septembre. Les vents dominans sont ceux de l'E. N. E. au N. E., de janvier en mai, et quelquefois jusqu'en juin. Les vents d'E. S. E. au S. E. règnent de juin en décembre. De juillet en septembre, il y a souvent des calmes. Les tempêtes et les ouragans sont très-rares sur ces côtes; mais il y a des coups de vent et des orages depuis le commencement de juillet jusqu'à la fin de septembre. Les courans sont dirigés à l'O. N. O jusqu'à 4 lieues de terre. Entre cette limite et la côte, il y a flot qui porte vers le continent, et jusant qui agit dans le sens contraire. En se combinant avec les flots de l'Amazone, les courans impriment à la mer des mouvemens violens, qui fatiguent singulièrement les navires. C'est surtout dans les crues annuelles de ce fleuve que la navigation devient dangereuse devant ses bouches. En se portant sur les rochers voisins de Cayenne, les courans y forment quelquefois des tourbillons dangereux, qui ont causé plusieurs naufrages. Au S. de Cayenne, entre le cap Nord et Maraca, on remarque, pendant les trois ou quatre jours voisins des syzygies, un mascaret considérable. Les parages de Cayenne sont sujets à de forts *ras de marée* d'octobre en avril. Ces parages sont, au reste, les seuls de ceux que nous décrivons où l'on trouve des écueils. C'est là que se trouve l'écueil appelé *Connétable-Roche*, qui cependant ne paraît pas dangereux, parce qu'on peut facilement l'apercevoir, et le ranger sans accident; mais au N. N. O. du Connétable, à 3 lieues environ de distance, à peu près en face de Cayenne, se trouve, suivant M. Bazin, capitaine du commerce, un danger sous flots, qu'il faut éviter avec soin.

En général, les côtes de la Guiane sont très-basses, et forment au bord de la mer un large banc de sable, mais dont le fond est mou et argileux. Le peu d'élévation des côtes est une des circonstances qui rendent les atérages difficiles. Les autres viennent, en premier lieu, du flot qui porte à la côte, et peut engager les navires dans des bancs de sable; en second lieu, les courans portant au N. O., les navires sont forcés de tâcher d'atterrir au S. E. de leur destination: d'où résulte, d'un côté, si le navire est emporté par la direction générale des courans,

le danger d'attérir trop au nord, et, de l'autre, si l'on a porté trop au S. E., d'attérir aux bouches de l'Amazone, où l'agitation de la mer cause souvent des avaries.

Tous les ports de cette côte sont situés à l'embouchure de rivières obstruées par des bancs et des hauts-fonds, qui exigent, pour les franchir, la présence d'un pilote du pays, qu'on peut attendre en mer sans danger, excepté de juillet en septembre.

II. PARAGES ENTRE L'ÉQUATEUR ET LE 32° DEGRÉ DE LAT. S.

Côtes de l'empire du Brésil.

L'époque de la bonne et de la mauvaise saison est assez incertaine pour les parages situés entre l'équateur et le cap St-Roch. Un auteur fixe la première d'avril en octobre, et la seconde d'octobre en avril. Un autre prétend que l'époque la plus favorable pour attérir dans ces parages est de décembre en juillet. Pour les parages qui s'étendent du cap Saint-Roch à l'extrémité méridionale du Brésil, la bonne saison est de mars en septembre, et la mauvaise de septembre en mars.

De l'équateur au cap Saint-Roch, les vents les plus ordinaires sont ceux de l'E. au N. E. Il y a toujours sur la côte des brises successives de terre et de mer à partir du cap Saint-Roch, en descendant au S. Les vents sont, dans la bonne saison, du N. N. E. à l'E. N. E., et, dans la mauvaise, du S. S. E. à l'E. S. E. Il y a chaque jour près de terre, depuis le commencement de juin jusqu'à la fin de février, des brises alternatives de terre et de mer. Pendant le restant de l'année, de forts vents du S. se font généralement sentir.

Toute la côte entre le cap Saint-Roch et les bouches de l'Amazone paraît exempte de tempêtes et d'ouragans, excepté pendant les mois de mars et de septembre. Du cap Saint-Roch au 26e degré de lat. S., les tempêtes sont assez fréquentes dans la mauvaise saison. Il y en a moins sur le reste de la côte au S. Les mois où elles sont plus fréquentes sont mars, avril et mai. A Bahia, au San-Salvador, il règne d'avril en août des vents du S. très-violens.

Vers les côtes N. O. du Brésil, le courant équinoxial se porte à l'O. N. O. et au N. O. avec une grande rapidité, surtout d'avril en octobre, ce qui rend la navigation dangereuse à l'embouchure de l'Amazone. Sur les côtes S. O. de cette vaste étendue de pays, depuis le cap Saint-Augustin, un fort courant S. règne de la mi-octobre jusqu'en janvier. Jusqu'à la mi-avril, il n'y a point de courant remarquable; mais, à partir de cette époque, un fort courant porte au N. jusqu'en juillet; puis il cesse jusqu'en octobre.

Les écueils ne sont pas nombreux dans les parages du N. O.; cependant on en trouve quelques uns à l'entrée des ports et des mouillages. Les environs du cap Saint-Augustin sont les lieux les moins sains. Les côtes S. O. sont, en général, bordées d'un rideau de récifs de peu de largeur, à travers lequel se trouvent des passes pour aller à terre. Les seuls de ces écueils qui soient vraiment dangereux sont les Albrolhos, par 17° 50′ de lat. S., à environ un degré de la côte.

Les principaux dangers pour la navigation dans ces parages sont, pour ceux du N. O., les brouillards qui règnent de juillet en novembre, le choc violent des eaux de la mer avec celles de l'Amazone, les bancs du cap Saint-Roch et les autres écueils, il est vrai assez rares, de la côte. Dans les parages de la côte S. O., les courans peuvent dresser et quelquefois affaler les navires sous le vent de leur destination, et le gisement presque N. et S. de la côte rend les attérages difficiles à cause des observations qu'ils nécessitent.

III. PARAGES ENTRE LE 32° ET LE 41° DEGRÉ DE LAT. S.

Côtes des républiques de Monte-Video et de Buenos-Ayres.

L'été a lieu, dans ces parages, de septembre en mars, et l'hiver de mars en septembre. La meilleure saison à Buénos-Ayres est l'hiver, les mois d'août et de septembre exceptés. A Monte-Video, la saison la plus sûre est l'été.

A l'époque des syzygies, on éprouve toute l'année, et surtout en hiver, de forts coups de vent. En été, ce sont de fortes brises du S. E., accompagnées de pluies et de mauvais temps, contre lesquels la rade de Buenos-Ayres n'offre aucun abri en hiver. Ce sont les *pamperos*, vents du S. O., qui soufflent avec violence dès le mois d'août jusqu'en novembre. Ils sont redoutables à Monte-Video, mais non à Buenos-Ayres. Ils

n'agitent point la mer, et la communication des navires avec la côte est plus facile qu'en été.

Nous allons donner sur la partie la plus intéressante de ces parages des détails plus précis, recueillis dans la campagne hydrographique de la gabarre *l'Emulation* pendant les années 1830, 1831 et 1832.

En descendant du Rio-Grande de San-Pedro, situé sous le 32e degré de lat. S., au cap Sainte-Marie, on trouve des fonds extrêmement changeans et faibles. On est obligé de s'en éloigner, et l'on reconnaît bientôt les accores d'un grand banc, qui s'avance, au large de la côte, à 7 à 8 lieues, et se prolonge jusqu'aux Castillos.

Les Castillos sont des rochers noirs et découpés, situés à une très-petite distance de terre, par 34° 24′ de lat. S., et par 56° 1′ de long. O. Au N. se trouve une immense baie, dans laquelle on peut se mettre à l'abri des vents de S. O.; mais on doit quitter ce mouillage dès que les vents varient à l'E. et au N. E.

Dans le S. des Castillos est la Babia-Falsa, dont nous parlerons plus tard.

Quelque temps avant d'arriver à ces rochers, si l'on prolonge la terre à 11 et 12 milles en venant du N., la sonde annonce 11 et 12 brasses d'eau, fond de sable. Lorsque des coquilles sont mêlées à ce fond, on est encore sur le grand banc, et l'on doit gouverner un peu plus sur babord. On aperçoit dans cette situation deux collines ayant la forme de mamelons, les seules qu'on puisse remarquer jusqu'au cap Sainte-Marie.

Sur les plages de Rio-Grande de San-Pedro, les vents de S. O., de N. E., de N. O. et de S. E., sont également les plus communs, et ceux de S. E. les plus violens et les plus dangereux. Un bâtiment surpris par un coup de vent de cette partie sur la côte ne peut pas s'en retirer. D'ailleurs, pendant la durée des vents de S. E., la mer est extraordinairement grosse, et les courans portent à terre avec rapidité.

Les vents soufflent ordinairement au S. E. après avoir soufflé au S. O., et ces derniers ne s'établissent qu'après que les vents de N. E. ont varié au N. O. et à l'O. N. O.

Rio de la Plata.

Le Rio de la Plata a 55 lieues de largeur à son embouchure, et court à peu près O. N. O. et E. S. E. du monde. Il est formé des eaux de l'Uruguay et du Parana, deux grandes rivières qui reçoivent elles-mêmes les eaux d'une immense quantité d'autres rivières, parmi lesquelles on peut citer le Paraguay, le Picolmayo et le Rio-Grande de Curitiba.

Les caps qui désignent son entrée sont ceux de Sainte-Marie et de Saint-Antoine : le premier est situé sur la rive septentrionale, et le second sur la rive méridionale.

La côte de la rive septentrionale, comprise entre Sainte-Marie et l'embouchure de l'Uruguay, est en général élevée. Celle de la rive méridionale, comprise entre le cap Saint-Antoine et l'embouchure du Parana, est, au contraire, très-basse; c'est là que se trouvent les plaines immenses connues sous le nom de Pampas.

Le Rio de la Plata va sensiblement en diminuant de largeur, depuis son entrée jusqu'aux embouchures ou confluens de l'Uruguay et du Parana. Il peut se diviser en deux parties à peu près égales en longueur.

La première s'étend depuis les caps Sainte-Marie et Saint-Antoine jusqu'à la rivière de Santa-Lucia au N., et à la pointe das Piedras de San-Borombon au S.; l'eau du fleuve y est saumâtre. La seconde partie s'étend depuis ces derniers points jusqu'aux confluens de l'Uruguay et du Parana; l'eau y est généralement douce.

Le fond du Rio de la Plata va en augmentant, en allant de ces confluens vers la mer, et sa qualité entre les bancs est généralement composée de vase, et quelquefois de tuf, jusqu'au méridien de Monte-Video. A partir de ce méridien, il est de sable vaseux, de sable seul, de sable et coquilles, et de sable et gravier, jusqu'au cap de Saint-Antoine, excepté vers la rive septentrionale et vers le contour de la Ensenada de San-Borombon, où il est encore formé de vase.

La rive méridionale, depuis à peu près la rivière Salado jusqu'aux approches de la Ensenada de Barragan, est entourée d'une ceinture de tuf, de 2 à 3 lieues de largeur, sur laquelle on ne trouve que peu d'eau.

On peut considérer les fonds de sable, de sable et coquilles, et de sable et gravier, situés dans l'E. du méridien de Monte-Video, comme formant un banc immense dont le point culminant est connu sous le nom de banc Anglais.

Les fonds de sable dur qu'on trouve dans l'O. du même méridien forment divers bancs sur lesquels le brassiage est moindre d'une brasse à une brasse et demie au plus que celui des fonds de vase situés à côté.

Trois villes sont bâties sur la rive septentrionale : la première, en venant du cap Sainte-Marie, est Maldonado, la seconde Monte-Video, et la troisième la Colonia del San-Sacramento; elles appartiennent à la république de la Banda-Orientale de l'Uruguay, dont le chef-lieu est Monte-Video. De la Colonia à l'Uruguay il y a environ 10 lieues de distance.

La ville de Buenos-Ayres est la seule qui soit située sur la rive méridionale du fleuve; elle est le chef-lieu des Provinces-Unies de la Plata. Sa distance au Parana est de 5 lieues.

Du cap Sainte-Marie à Maldonado il y a 16 lieues, de Maldonado à Monte-Video 21 lieues, et de cette dernière ville à la Colonia 28 lieues. La distance du cap Sainte-Marie à l'Uruguay est donc de 75 lieues.

Du cap Saint-Antoine à Buenos-Ayres il y a 45 lieues, et jusqu'au Parana 50 lieues. La rive méridionale du fleuve a donc 25 lieues de moins d'étendue que la rive septentrionale.

La côte du N. a plusieurs îles et un assez grand nombre de rochers hors de l'eau et sous l'eau; la rive opposée n'en a point jusqu'à Buenos-Ayres. Ces îles sont : Lobos, dans le S. S. E. de Maldonado, à 8 milles; Goriti, dans la baie même de Maldonado; Flores, dans l'E. de Monte-Video, à 15 milles; San-Gabriel, Farallon, Lopez, devant la Colonia, et Hornos, dans l'O., à 5 ou 6 milles de cette ville.

Les rochers sont tous à petite distance de terre.

Bancs.

Le premier qu'on rencontre en venant de la mer est le banc Anglais, qui brise par 35° 11′ de lat. S., et par 58° 15′ de long. O.; il est dans le S. de l'île de Flores, à 11 milles de distance.

Le second est le banc d'Archimède, sur lequel une frégate anglaise de ce nom a touché. Il est très-petit, et est situé dans le S. 174 S. E. du monde de Monte-Video, à 19 milles.

Le troisième est le Banco-Nuevo, formé depuis peu d'années, très-probablement par les sables qui ont été entraînés du petit banc d'Ortiz. Il est situé sur la rive méridionale du fleuve.

Le quatrième, et le plus grand de tous, est l'Ortiz; son extrémité la plus orientale n'a qu'un demi-mille de largeur, et se trouve dans le N. du Banco-Nuevo. Son extrémité occidentale s'étend jusqu'à une très-petite distance de la Colonia; il est plus rapproché de la rive septentrionale que de la rive méridionale. Sa plus grande largeur est de 11 à 12 milles.

Le cinquième est le banc Chico, banc dangereux à cause des sauts de fond qu'on trouve à ses accores. Il est placé entre l'Ortiz et la côte méridionale.

Les sixième et septième sont les bancs de San-Iago et de Lara, et les huitième, neuvième et dixième, ceux de la Ciudad, de Camarones et das Palmas, tous situés sur la même côte, excepté celui das Palmas, qui se trouve entre les confluens de l'Uruguay et du Parana, sur la route de Buenos-Ayres à la Colonia.

Pour arriver à Maldonado, il n'y a aucun banc à craindre; pour se rendre à Monte-Video, il y a à éviter les bancs Anglais et d'Archimède; pour aller à Buenos-Ayres, il y a tous les bancs à passer. Aussi généralement on ne prend point de pilote pour venir à Monte-Video, mais on oublie rarement de le faire lorsqu'on veut se rendre à Buenos-Ayres.

Les pilotes qui conduisent les navires à cette dernière rade se tiennent à terre à Monte-Video ou à la pointe de l'Indio, sous voile et au mouillage près de la côte, dans des goëlettes ou des cutters.

Le gouvernement de la république des Provinces-Unies de la Plata avait fait placer, il y a quelques années, de grandes bouées sur les accores de la plupart des bancs; mais les mauvais temps et les forts courans les ont faits disparaître. Celui de Monte-Video a fait élever une tour avec un beau feu tournant sur l'île de Flores; ce feu, élevé de 36 mètres au dessus du niveau de la mer, s'aperçoit de 15 à 16 milles de distance la nuit : il sert à faire éviter les bancs Anglais et d'Archimède.

Vents, marées et courans.

A l'entrée du fleuve et à Monte-Video, les vents les plus régnans sont les N. E. et les S. O.

A Buenos-Ayres et à la Colonia, ce sont les vents de N., de N. O., de S. E. et de S. O.

Durant l'été, lorsqu'il fait beau temps, les vents soufflent dans tout le fleuve assez régulièrement de l'E. au S. E., depuis dix heures du matin jusqu'au coucher du soleil. La nuit, les vents varient au N.

Les vents de S. O. et de S. S. O. sont connus dans la Plata sous la dénomination de *pamperos*, à causes des plaines de Pampas, d'où ils viennent.

Le pampero éclaircit le ciel comme le N. O. en Provence, et le vent de N. E. sur les côtes de Bretagne; il souffle ordinairement après la pluie, ou lorsque le vent a varié du N. au N. O. et à l'O. N. O., et, dans l'été, après un jour de calme et de forte chaleur. Quelquefois il se déclare à la suite d'un fort vent de N. E., lorsque le ciel est très-chargé de nuages; son explosion est subite et fort dangereuse; aussi il convient aux navires qui se trouvent dans la Plata, ou à l'entrée, de l'attendre sous une très-faible voilure, dès que des indices l'annoncent. Le baromètre baisse avant sa venue, et remonte après.

Comme il pleut plus souvent dans l'hiver que dans l'été, ce vent est plus fréquent dans la mauvaise saison, et dure chaque fois de deux à trois jours. Dans l'été, il souffle avec plus de violence et cesse ordinairement plus tôt; on le désigne alors dans le pays sous le nom de *turbonada*, qui équivaut au mot tourmente en notre langue.

Lorsque le temps est beau et les vents faibles et constans, les marées sont régulières sur les côtes; mais pour peu qu'il y ait de perturbation dans la direction et dans la force des vents, les marées deviennent irrégulières et forment des courans qui ont quelquefois jusqu'à 4 et 5 milles de vitesse à l'heure.

A Buenos-Ayres, la mer est haute avec les vents de S. E., elle baisse avec les vents de N. O. et de S. O.; à Monte-Video et sur le restant de la rive septentrionale, les eaux montent avec les vents de S. E. et de S O., et baissent avec ceux dépendans du N.

Les différences de hausse et de baisse sur les deux rives dépassent rarement 4 à 5 pieds; mais dans les forts coups de vents de S. O., elles vont quelquefois à 10 pieds.

Dans les mois de mars, d'avril et une partie de mai, le Rio de la Plata est plus élevé que dans les autres mois de l'année, à cause de la crue des eaux du Parana et de l'Uruguay. Il charrie alors des arbres et des broussailles qui forment des îlots de verdure assez remarquables. C'est l'époque de la plus belle saison dans cette partie intéressante de l'Amérique méridionale, celle des vents modérés et de la température moyenne; pendant le printemps, l'été et l'hiver, les vents y sont presque constamment forts, et la température de l'air très-variable.

Mouillages.

Partout où le plomb de sonde annonce de la vase, on peut laisser tomber l'ancre, ayant le soin cependant de se tenir assez éloigné des bancs pour ne pas craindre de chasser dessus.

Avec les vents de la partie du S., les mouillages de la rive méridionale sont les meilleurs; avec des vents dépendant du N., la rive opposée est à préférer.

Les vaisseaux et les grandes frégates peuvent remonter jusqu'à Monte-Video; tous les navires tirant jusqu'à 16 et 17 pieds d'eau peuvent aller sans crainte à Buenos-Ayres et aux îles de Hornos.

Les mouillages qui abritent des vents de N. O., de N. E., d'E. et de S. E., sont Maldonado, Monte-Video et Hornos. Ceux qui abritent des vents de S. O. sont la Ensenada de Barragan et Buenos-Ayres.

Les petits navires peuvent encore mouiller au cap Sainte-Marie, à l'entrée de la rivière de Santa-Lucia, et à la Colonia, sur la côte septentrionale; au Rio-Salado, dans l'intérieur de la Ensenada de Barragan; et au Riachuelo, près de Buenos-Ayres, sur la rive méridionale.

On mouille :

A Maldonado, par 6 et 8 brasses d'eau;

A Monte-Video, en rade par 5 et 6 brasses, dans le port par 3 à 3 1/2;

Aux îles de Hornos, par 3 1/2 à 4 1/2 brasses;

En rade de la Ensenada de Barragan, par 5 brasses;

A Buenos-Ayres, en rade par 3 1/2 à 4 1/2 brasses, et près de la ville par 2 et 3 brasses d'eau.

Dans les mouillages de la côte du N., on doit affourcher pour les vents de S. O.; dans les autres, pour les vents de S. E.

De tous ces ports ou rades, celui dont le fond est de meilleure tenue est Maldonado, c'est de la vase recouverte de sable; ailleurs le fond est de vase molle, sur laquelle les ancres chassent dans les coups de vent. Durant les pamperos, les îles de Hornos offrent encore un très bon ancrage, parce que la mer, avant d'y

arriver, est rompue par le banc das Palmas. Ce dernier mouillage n'était pas connu lorsque *l'Émulation* est venue le reconnaître.

Profondeur du fleuve à l'entrée et au large.

Lorsqu'on se trouve sur le parallèle du cap Sainte-Marie, et par la longitude de 54° 19′ O., qui est celle de Rio-Grande de San-Pedro, la sonde, à la distance de 33 lieues du cap, rapporte 90 brasses d'eau, fond de vase; à 25 lieues, la sonde rapporte du sable ou de la vase mêlée de coquilles, et annonce depuis 40 jusqu'à 28 brasses seulement. En venant toujours vers le cap, le fond continue à décroître irrégulièrement.

Sur le parallèle de Castillos, à 33 L. au large, la profondeur de la mer est de 58 brasses, et la qualité dominante du fond est du sable.

En naviguant sur les parallèles plus S. que celui du cap Sainte-Marie, on trouve encore moins d'eau à longitude égale, et le fond diminue plus régulièrement. A 15 lieues du cap Saint-Antoine, la sonde est de 17 brasses, fond de sable. A 28 lieues de distance du même cap, dans le S. E., on trouve 45 brasses d'eau, même qualité de fond. Dans le N. du cap, à 5 lieues de terre, on a 7 ou 8 brasses d'eau.

Si l'on se dirige sur le banc Anglais, c'est-à-dire sur le parallèle de 35° 11′ S., on trouve de 6 à 7 brasses et un fond de sable, à 5 lieues avant d'y arriver. On est alors à peu près sur le méridien de 58° O.

Lorsqu'on court sur le parallèle de 35° 20′, et qu'on a atteint le même méridien, le fond est de sable fin, et la sonde annonce 8 brasses d'eau. Sur le parallèle de 35° 55′, et jusqu'à celui du cap Saint Antoine, le fond est de sable mêlé de coquilles ou de gravier.

Par la latitude de 35° 20′ S., lorsqu'on a dépassé la longitude du banc Anglais, le fond ne croît pas au-delà de 8 brasses. Sur le parallèle de 36°, il atteint 11 et 12 brasses. Dans l'O. du banc, sur son parallèle, il y a 5 à 6 brasses d'eau seulement.

A 20 lieues au large de l'entrée du Rio de la Plata, les eaux perdent leur couleur bleue et prennent celle d'un vert un peu jaunâtre.

Lorsqu'on pratique la rive septentrionale à vue de terre ou près de terre, on trouve des fonds de vase. Lorsqu'on parcourt un parallèle un peu plus fort que celui de l'île de Lobos, on n'a les fonds de vase que lorsqu'on est parvenu aux approches du méridien de cette île; à 2 milles dans le S., on a 16 1/2 et 17 1/2 brasses d'eau; et à 6 milles, 23 et 24 brasses, fond de vase. En allant de Lobos à Monte-Video, les profondeurs de l'eau diminuent graduellement et irrégulièrement.

Dans les passes que forment les bancs de sable dur situés entre Monte-Video et Buenos-Ayres, on a depuis 3 1/2 brasses d'eau jusqu'à 5 1/2 brasses.

Points de reconnaissance pour l'atterrage.

Il y en a trois : le cap Sainte-Marie, l'île de Lobos et le cap Saint-Antoine.

Cap Sainte-Marie.

Sa position, déterminée à terre même, a été trouvée de 34° 39′ 1″ latitude méridionale, et de 56° 30′ longitude occidentale. La variation de l'aiguille aimantée y a été observée de 11° 7′ N. E. au mois de février 1831.

Quoique d'une très-médiocre élévation, le cap est reconnaissable au voisinage de deux petites îles nommées Tuna et Paloma, éloignées l'une de l'autre de 80 mètres seulement. Cette séparation forme un passage pour les petits navires qui calent moins de 10 pieds d'eau, et est l'entrée d'une baie qui est abritée par le cap et les deux îles. On y trouve de 11 à 12 pieds d'eau, elle pourrait contenir de 7 à 8 navires.

L'île de Tuna, la plus petite et la plus rapprochée du cap, est couverte de cactus qui la dessinent sur un rivage sablonneux. On remarque encore, en venant du large, une grande dune de sable coupée à pic dans le S. O. du cap, suivie d'une plage très-basse. Dans le N., sur une colline, on voit un groupe de maisons composant un établissement nommé dans le pays *Estancia*, où l'on élève des bestiaux. Près de ces maisons sont quelques arbres, et tout autour plusieurs enclos construits avec des pieux élevés.

La côte, dans le N., forme une grande baie de 14 milles d'étendue, avec une pointe entourée des îlots Palmarones et Castillos. L'îlot Palmarones, le plus rapproché de la pointe, est verdoyant; les Castillos sont arides. Aussi cette ressem-

blance avec le cap Sainte-Marie a fait confondre quelquefois l'un avec l'autre, et a causé bien des naufrages. On a nommé, pour cette raison, cette baie, *Bahia-Falsa*, c'est-à-dire baie fausse ou trompeuse.

A 2 milles dans l'E. des Castillos, on trouve 16 brasses d'eau, fond de sable. De ces îlots au cap Sainte-Marie, à la même distance, on a de 11 à 14 brasses, même qualité de fond; dans l'E. du cap, 11 brasses d'eau, fond de sable ou de sable et gravier; dans le S., à 3 milles, 20 brasses, sable; et dans le S. O., de 18 à 22 brasses, fond de vase.

Ile de Lobos.

Elle est située par 35° 51″ de latitude S., et par 57° 14′ 30″ de longitude O., et n'a qu'un mille d'étendue. On peut l'apercevoir de 15 à 16 milles de distance.

Elle est habitée par un grand nombre de loups marins, dont elle porte le nom. Sa partie orientale doit être évitée, à cause d'une chaîne de récifs qui s'étend à trois milles au large.

Cette île est sans végétation. Les grands bâtimens passent facilement dans le canal qu'elle forme avec la terre ferme, et y trouvent 17 brasses d'eau.

Sa position a été déterminée de la mer, et de l'île Goriti, à terre, par triangulation. La variation de l'aiguille y est la même qu'au cap Sainte-Marie.

Cap Saint-Antoine.

On comprend sous le nom de cap Saint-Antoine une grande suite de monticules composés de sable qui s'étendent beaucoup à l'E. et dans le S., et qui sont terminés dans l'O. par une côte basse couverte d'arbustes.

Sa position, déterminée du mouillage, a été trouvée de 36° 19′ 36″ lat. S., et 59° 7′ 30″ long. O. La variation de l'aiguille y était, au mois de décembre 1831, de 13° 30′ N. E. Le point qu'on a déterminé est celui où a lieu la séparation des monticules de sable d'avec la côte basse et verdoyante.

Ce cap est entouré d'un banc de sable qui brise souvent à une distance assez considérable de terre; il s'étend dans le N. et dans l'E., et doit être évité avec précaution.

Navigation à l'entrée et dans le Rio de la Plata.

La description que nous avons donnée de ce fleuve indique naturellement les précautions à prendre pour venir reconnaître les points de l'entrée. On conçoit qu'il est prudent de rechercher de préférence la côte septentrionale, puisque c'est la seule élevée.

Quelques navigateurs prétendent qu'ils peuvent toujours y juger leur position, hors de vue de terre, aux profondeurs de la mer, et à l'inspection des diverses qualités de fond rapportées par la sonde.

Nous ne partageons pas leur sécurité à cet égard, parce qu'en explorant les côtes du Brésil méridional en 1831, nous avons reconnu que l'on trouvait fond sur toutes ces côtes, au large, à peu près de la même manière que vers l'entrée du fleuve. D'ailleurs, la présence du grand banc que nous avons déterminée entre le Rio-Grande de San Pedro et les Castillos peut faire croire qu'on est rendu sur le fond de l'espèce de ceux qu'on rencontre dans l'orient du cap Sainte-Marie, et causer par cette ressemblance des erreurs dangereuses.

Nous conseillons donc aux marins qui ont à faire cette navigation de ne point donner dans le Rio de la Plata sans avoir, au préalable, bien assuré leur position par des observations de latitude et de longitude; de le faire toujours avec la plus grande précaution, à cause des courans qui pourraient les tromper dans leur estime, entre les heures des observations.

Si les vents sont bien établis au N. E., l'attérage sur le cap Sainte-Marie a cela d'avantageux qu'on peut reconnaître une plus grande étendue de terre avant d'entrer dans le fleuve; mais, dans toutes les autres circonstances, celui de Lobos est bien à préférer, puisqu'il offre plus de chances de succès par la position de l'île, pour ne point s'affaler sur la côte du N., et pour louvoyer avec avantage. Quant à l'attérage du cap Saint-Antoine, ce que nous avons dit plus haut doit le faire considérer comme le plus difficile et le plus dangereux.

Route pour aller à Monte-Video.

Etant rendu dans le S. de l'île de Lobos, à 2 ou 3 milles de distance, la route directe pour aller reconnaître l'île de

Flores est l'O. 7° N. du monde, ou l'O. 1/2 S. du compas. Mais on sait que la Plata est sujette à des courans très-variables, et l'on doit en conséquence gouverner de manière à se rapprocher de la rive septentrionale, plutôt qu'à se laisser tomber dans le S., à cause du banc Anglais. On aperçoit de bonne heure la tour de Maldonado et les terres élevées qui se trouvent dans l'occident. En les prolongeant, à la distance de 5 à 6 milles, on distingue une pointe formée par des roches noires, suivies à droite et à gauche de plages de sable. C'est la pointe Noire, située à 14 milles de Maldonado, après une vaste baie sablonneuse, dont les hauteurs, du côté de cette ville, sont remarquables par une grande bande blanche qui se montre également des deux côtés de la pointe de la Baleine.

Quand on est N. et S. de la pointe Noire, à 6 milles, l'île de Flores est encore dans l'O. 7° N. du monde, comme de l'île de Lobos, à 37 milles environ de distance, et la sonde rapporte de 13 à 14 brasses d'eau, fond de vase.

Après les terres situées dans le N. de la pointe Noire, la côte fait un enfoncement, et devient plus basse. En gouvernant à vue de terre, on distingue dans le milieu les collines d'Afilar, situées par 34° 47′ 15″ de latitude S., et par 57° 51′ 23″ de longitude O. Quand on les relève au compas au N. 1/4 N. O., et que le morne le plus rapproché de la pointe Noire reste à l'E. 45° N., on a encore 27 milles à faire pour être rendu à l'île de Flores. La sonde annonce alors un brassiage de 12 à 13 brasses, fond de vase, et l'île reste encore dans le rumb de celle de Lobos.

Les collines d'Afilar sont isolées, et ressemblent à deux mamelons.

En faisant toujours l'O. 1/2 S. du compas, on n'a plus que 12 à 13 milles à parcourir pour apercevoir du haut des mâts la tour bâtie sur Flores. Cette île ressemble d'abord à trois îlots; ensuite, peu à peu, la partie basse qui était noyée se montre, et à 5 milles de distance, si la mer est retirée, l'île paraît dans toute sa forme. Si la mer est haute, l'île, vue même de près, paraît en deux portions.

Si c'est la nuit, dès qu'on a aperçu le feu tournant de la tour, on gouverne droit dessus jusqu'à venir à 4 milles de distance : de là on vient sur babord, de manière à le garder par tribord, pour passer à 2 ou 3 milles dans le S.

Entre Flores et le banc Anglais, le fond est de vase et le brassiage de 7 à 8 brasses.

De cette île à Monte-Video il y a encore 16 milles en droite ligne, et l'O. 1/4 S. O. du compas à suivre pour éviter la pointe Brava.

La pointe Brava, située dans l'orient de la ville, est formée par une longue ligne de rochers qui s'avance au large. Un écueil, détaché des autres, doit faire contourner largement cette partie de la côte. Une grande maison blanche est bâtie au N. de Brava, et une autre plus petite est située vers le milieu des rochers. On aperçoit en même temps, en quittant Flores, si le temps est clair, le *Cerro*, ou colline de Monte-Video, et peu de temps après les clochers de la cathédrale de la ville.

Si les vents soufflent de la partie du N. ou du N. E., on peut gouverner, la nuit, à l'O. 1/4 S. O. pour doubler Brava. Mais si les vents sont de la partie du S.E. ou de l'E. S. E., il est prudent de faire route à l'O. S. O. On doit par précaution, dans l'un et dans l'autre cas, relever à l'E. 1/4 N. E. ou à l'E. N. E. le feu de Flores, pour s'assurer que les courans n'entraînent point le navire dans la direction de Brava.

Lorsque le Cerro reste au N. O. du compas, la pointe est doublée et l'on peut venir progressivement sur tribord si l'on veut aller mouiller dans le port. Un grand bâtiment, qui ne peut mouiller qu'en grande rade, doit faire, à partir de Brava, l'O. 1/4 S. O., et chercher un fond de 5 brasses et demie pour jeter l'ancre.

Dans le S. de Brava, à 1 mille, il y a de 5 à 6 brasses d'eau.

Dans le trajet de Lobos à Monte-Video, comme dans tous ceux de l'intérieur du fleuve, il faut estimer le chemin avec un loch de fond, c'est-à-dire avec un loch dont le bateau ait été remplacé par un plomb de sonde. Si l'on jette immédiatement après le loch à bateau, la différence donnée par les deux lochs fait connaître si les courans sont en faveur du navire ou contraires à sa vitesse.

Comme toute la côte située depuis la pointe Noire jusqu'à Flores peut être rapprochée à 5 ou 6 milles de distance, on fera bien, la nuit, de faire des embardées sur tribord. Le feu tournant de l'île, dans ce cas, pourrait bien s'apercevoir sur babord; mais il serait facile de rectifier la route du navire en gouvernant d'abord droit dessus, et ensuite en le laissant sur tribord quand on s'en

estimerait à 4 ou 5 milles. On éviterait par ce moyen, à coup sûr, de tomber sur le banc Anglais.

Le Cerro de Monte-Video a 146 mètres d'élévation, on y a établi un feu fixe qui ne se voit la nuit que de 5 à 6 milles, seulement lorsque le temps est clair.

Si l'on voulait venir à Monte-Video en passant dans le S. du banc Anglais, il faudrait se placer, dès l'entrée du fleuve, sur le parallèle de 35° 30′, et gouverner à l'O. 174 S. O. du compas avec des vents dépendans du N., et à l'O.S.O. avec des vents dépendans du S.

La sonde rapporterait d'abord du sable fin, ensuite du sable ordinaire, plus tard du sable vaseux, et enfin de la vase seule. On serait, dans ce dernier cas, parvenu au méridien de Monte-Video, et l'on pourrait dès-lors venir reconnaître le Cerro, qui se voit le jour, par un temps clair, de 9 lieues de distance. La position géographique de cette colline est de 34° 53′ 2″ latitude S., et 58° 36′ 45″ longitude O.

Si malgré les précautions indiquées on tombait sur un fond de 5 à 6 brasses, en passant dans le S. du banc Anglais, il faudrait venir davantage sur babord, et se tenir sur des fonds de 9 brasses à 7.

La position de Monte-Video est de 34° 54′ 11″ lat. S., et de 58° 33′ 33″ de long. O. La variation de l'aiguille aimantée y a été trouvée, en septembre et décembre 1830, de 11° 42′ 24″ N. E.

Par des temps de brume, ou dans les cas d'incertitude sur la position véritable du navire, il convient de mouiller plutôt que de continuer sa route toutes les fois qu'on navigue dans le Rio de la Plata.

Routes pour se rendre à Buenos-Ayres.

Les bâtimens qui ne veulent point pratiquer le passage de l'île de Flores se placent sur le parallèle de la pointe das Piedras de San-Borombon, et font l'O. du monde jusqu'à venir la reconnaître. Sa position géographique est de 35° 27′ 46″ lat. S. et de 59° 29′ 15″ long. O. Cette pointe est fort basse, et n'est bien aperçue que dans des temps clairs. On remarque sur sa droite plusieurs monticules boisés, parmi lesquels le plus apparent reste dans le N. O. à peu près.

De las Piedras de San-Borombon la route est la même que lorsque le navire a passé à Monte-Video.

Les bâtimens qui calent moins de 9 pieds passent généralement sur tous les bancs situés entre cette ville et Buenos-Ayres.

Ceux qui calent jusqu'à 13 pieds peuvent passer entre le banc Chico et la rive méridionale.

Ceux qui ont un tirant d'eau de 15 pieds sont libres de pratiquer le canal formé par le banc Ortiz et la rive septentrionale.

Ceux qui calent jusqu'à 16 et 17 pieds doivent choisir le passage formé par l'Ortiz et le banc Chico.

Passage entre le banc Chico et la terre.

En quittant Monte-Video l'on fait route au S. O. du compas jusqu'à la distance de 30 milles, pour éviter d'être entraîné sur l'Ortiz par les courans; ensuite on met le cap à l'O. S. O. jusqu'à venir reconnaître la pointe de l'Indio, ou plutôt le Salvador-Grande.

La pointe de l'Indio reste par 35° 15′ 20″ de lat. S., et par 59° 31′ 57″ de long. O., à 52 milles de Monte-Video. Elle est très-basse, et n'est guère reconnaissable qu'à des monticules boisés situés dans sa partie E., tandis que la côte dans l'O. est dépourvue de monticules.

Lorsqu'on s'estime à 9 ou 10 milles de la pointe ou du Salvador-Grande, on met le cap à l'O. N. O. pour prolonger la terre. On ne tarde pas d'apercevoir les trois ombus de Magdalena, et ensuite l'église du même nom.

Quand le premier ombu reste au S. 174 S. E. du compas, on est aussi N. et S. du monde avec la pointe la plus orientale du banc Chico. Lorsque l'église reste au même rumb, on est au milieu du canal. On distingue peu de temps après, dans l'O., sur la côte, un grand ombu isolé sur un monticule, et plus loin trois autres ombus formant un seul groupe.

En suivant la terre à vue, il convient de lancer tantôt sur un bord et tantôt sur l'autre pour atteindre la limite de la ceinture de tuf que nous avons dit exister dans cette partie du fleuve, et pour ne pas la quitter de plus de 2 à 3 encâblures, en obtenant avec la sonde alternativement du tuf et de la vase. De cette manière on évite de tomber sur le Chico.

Lorsqu'on distingue deux petites élévations couvertes d'épines et d'arbres, et un ombu à côté de deux maisons basses, on a dépassé le plus étroit du canal. Quand on est N. et S. du monde avec ces élévations, on l'a tout-à-fait franchi. De là on peut continuer à suivre la côte,

ou faire le N. O. jusqu'à venir reconnaître les accores de l'Ortiz.

Dans le premier cas, il est nécessaire de naviguer à une distance deux fois plus grande de terre qu'auparavant, pour éviter les bancs de San-Iago, de Lara et de la Ciudad. Dans le second cas, qui est le plus prudent, on a la plus grande attention à suivre les différens brassiages qu'annonce la sonde. La profondeur augmente d'abord jusqu'à 5 brasses au moins, et ensuite elle diminue graduellement jusqu'à 3 1/2 et 3 brasses. Dès qu'on a atteint ce dernier fond, l'on est sur l'accore de l'Ortiz, et l'on met aussitôt le cap à l'O.

Cette route ramène le navire vers la côte méridionale. On vient à prendre connaissance du village des Quilmés, situé sur une petite colline garnie de plusieurs ombus, et ensuite on aperçoit les clochers de Buenos-Ayres et les bâtimens mouillés en grande rade. Il est convenable, quand ces divers objets ont été bien distingués, de gouverner à l'O. N. O., afin d'éviter le banc de la Ciudad. Dès que les clochers de la cathédrale restent au S. E., on est rendu sur la rade extérieure de cette ville.

La position de Buenos-Ayres est de 34° 36′ 18″ lat. S., et de 60° 44′ 12″ long. O. La variation de l'aiguille y a été trouvée, en mars 1831, de 12° 30′ 59″ N. E.

Passage entre l'Ortiz et la côte septentrionale.

En partant de Monte-Video l'on suit la terre à 6 milles de distance, ayant soin de se défier du plateau de roches la Panella, à côté duquel se trouve une grande bouée en fer, tenue au fond au moyen d'une forte ancre et d'une chaîne en fer.

La Panella est située par 34° 54′ 45″ de lat. S. et par 58° 46′ 15″ de long. O. On est dessus lorsqu'on relève la pointe das Yeguas du Cerro de Monte-Video par les clochers de la ville, et que la pointe de l'Espinillo reste au N. 1/4 N. E. du compas à 5 milles. Ce plateau ne découvre jamais; mais quand les eaux du fleuve sont très-basses, il occasione un long remous qu'on distingue très-facilement.

La pointe de l'Espinillo, quoique basse, est apparente, parce qu'elle termine la côte attenante au Cerro et qu'elle forme l'entrée E. de la rivière de Santa-Lucia, distante de 11 milles de Monte-Video.

Étant arrivé N. et S. du monde avec l'Espinillo, il faut gouverner à l'O. 1/4 N. O. du compas, et suivre la terre toujours à la distance de 6 à 7 milles, pour éviter de petits bancs de sable qui tiennent au rivage. On distingue bientôt d'assez hautes montagnes hachées, nommées Barrancas de San-Grégorio ou Santa-Lucia. Lorsqu'on est N. et S. avec leur extrémité orientale, nommé *Pointe de Jesus-Maria*, l'on gouverne à l'O. N.O. jusqu'à relever cette pointe à l'E. 1/4 N. de la boussole, ensuite l'on met le cap à l'O. et l'on vient prendre connaissance de la pointe du Saucé, la seule partie du rivage qui soit boisée. Sa latitude est 24° 25′ 20″ S., et sa longitude 59° 46′ 36″ O.

De là on côtoie le rivage à une faible distance, afin de passer au N. d'un grand banc de roches, dont quelques unes se montrent hors de l'eau, et sont connues sous le nom de Pipas. On arrive ainsi à la pointe de la Colonia par un brassiage considérable, mais dans un canal fort étroit, que forment dans cette partie la côte et le banc d'Ortiz.

Quand on est rendu devant la ville de la Colonia, on laisse de bonne heure sur la droite les îles San-Gabriel, Farallon et Lopez, et l'on gouverne ensuite au S.O. pour se diriger sur Buénos-Ayres.

La navigation dans le S. du banc Chico et dans le N. du banc d'Ortiz n'est praticable qu'avec des vents sous vergues et des courans favorables.

Passage entre le banc Chico et le banc d'Ortiz.

On vient de Monte-Video jusqu'à 9 ou 10 milles du Salvador-Grande; ensuite on met le cap à l'O. N. O. pour venir relever le premier ombu de la Magdalena au S.-E., et éviter par ce moyen le Banco-Nuevo. De là la route est N. O. 1/2 N.

Ce rumb mène directement sur les accores du banc d'Ortiz, et, dès qu'on les a reconnus en obtenant un brassiage de 3 brasses 1/4 à 3 brasses 1/2, on met le cap à l'O. jusqu'à venir apercevoir le village de Quilmés et Buenos-Ayres.

Si les vents sont debout et les courans favorables, on peut louvoyer entre les bancs Chico et Ortiz; mais les bords doivent être petits, et l'on doit se tenir de préférence vers le voisinage de l'Ortiz, parce que ses accores sont annoncés d'avance par la diminution progressive et

régulière du fond. Si les courans sont contraires, on doit mouiller entre les bancs, en évitant les fonds de tuf qu'on rencontre quelquefois dans la Plata.

Route pour les îles de Hornos.

Si l'on est rendu devant la Colonia, en venant de Monte-Video par le N. de l'Ortiz, laissez les îles sur la droite, et, quand vous releverez l'île Farallon au N., gouvernez au N. N. O., et ensuite au N. 174 N. O. Vous ne tarderez pas à reconnaître les trois îles de Hornos, situées sur une même ligne, les dernières en venant de la Colonia, et couvertes de petits arbres très-fourrés.

On mouille dans le N. O ; de là, plus en dehors, à environ un mille ou un mille et demi de distance.

En venant de Buenos-Ayres, il faut faire route pour se placer dans le S. de Farallon, et de là gouverner comme dans le cas précédent.

La Colonia est située par 34° 28′ 14″ de lat. S., et par 60° 10′ 52″ de long. O. La variation de l'aiguille aimantée y était, en septembre 1830, de 11° 8′ N. E.

IV. PARAGES DE LA PATAGONIE, DES ILES MALOUINES OU FALKLAND, ET DU CAP HORN.

Patagonie.

La Patagonie n'ayant point de place de commerce, et ses ports, ainsi que les embouchures de ses rivières, n'étant que des lieux de relâche et d'abri, où les navires ne s'arrêtent que par nécessité, soit à cause des tempêtes, soit pour manque de bois ou d'eau, on n'a fait que peu d'observations sur les côtes tant orientales qu'occidentales de cette partie de l'Amérique. On sait seulement que le beau temps y est de courte durée, que les changemens de temps sont brusques au large et au S. du 47e degré de lat.; que les vents dominans sont ceux de la partie de l'O., et assez souvent ceux du N. sur la côte occidentale; que les coups de vent durent peu ; que les lames sont très-hautes, et leurs mouvemens d'ascension et d'abaissement très-rapides, et enfin que les brouillards y règnent presque continuellement.

Iles Malouines.

Nous ne dirons autre chose des îles Malouines, abandonnées par tous ceux qui ont voulu y établir des colonies, sinon qu'elles sont sans cesse battues par des tempêtes, et glacées en hiver par les vents du S.

Cap Horn.

Les parages du cap Horn méritent une attention particulière. Placé entre l'océan Atlantique et le Grand-Océan, servant de passage de l'un à l'autre, ce cap n'est pas moins fameux que celui de Bonne-Espérance, et ne mérite pas moins d'être connu.

La meilleure saison dans ces climats, celle où les jours sont les plus longs et le temps le plus supportable, est d'octobre en mars, comprenant le printemps et l'été. L'autre saison est d'avril en septembre, temps de longues nuits et d'un froid rigoureux, surtout en hiver.

Les vents dominans sont ceux du S. O. au N. O., qui cependant soufflent rarement avec constance du même point du compas. On éprouve même quelquefois des vents de la portée de l'E. Ces vents de l'E. sont plus fréquens en hiver qu'en été et en toute saison sous les hautes latitudes méridionales que dans le voisinage du cap. C'est pour cette raison que les navires allant dans la mer Pacifique tâchent de se maintenir sous les parallèles de 57° à 58° lat. S., jusqu'à ce qu'ils aient atteint environ 85° long. O. du méridien de Paris.

Le nom seul du cap Horn rappelle l'idée des tempêtes et des ouragans, qui, en effet, sont très-fréquens et très-violens dans ces parages. Les tempêtes rendent la mer très-grosse, et il est difficile de les prévoir. En général, et surtout d'octobre en mars, elles sont de la partie de l'O. Les caps Pilarès et Vittoria, qui forment les deux extrémités O. du détroit de Magellan, peuvent être regardés comme les limites des dangers qu'on est dans le cas d'essuyer au passage du cap Horn de l'E. à l'O.

Les courans portent généralement vers l'E., en élongeant la terre ; mais leur vitesse n'est considérable que vers les côtes. Là ils sont très-rapides. Dans le détroit de Lemaire, le flot et le jusant modifient le courant sous les lat. au S. des 60e et 61e degrés. On dit que les courans se dirigent au N., et charrient des masses de glaces.

Les écueils et les îlots sont nombreux près des côtes du cap et des côtes S. de la

Terre-de-Feu. Au large, on n'en rencontre pas; mais on y trouve des masses considérables de glaces flottantes en hiver, et parfois pendant tout le printemps, c'est-à-dire de juillet en septembre, et quelquefois jusqu'en décembre. Il faut dire cependant que des voyageurs prétendent qu'à moins de naviguer par une latitude un peu élevée, on rencontre rarement des bancs de glace au cap Horn, si ce n'est, au mois de novembre, au commencement de l'été, et, comme alors ces parages ne sont fréquentés que par des bâtimens qui retournent en Europe, et que ces bâtimens jouissent dans cette saison de nuits très-courtes et de vents presque toujours favorables, ces bancs de glace les exposent rarement à de grands dangers.

Le cap Horn termine au S. la plus considérable des îles de l'Ermite, voisines de la côte méridionale de la Terre-de-Feu. Il est situé par 55° 58′ 30″ de lat. S., et 67° 41′ 30″ de long. O. On le reconnaît de loin à une haute montagne ronde, dans le N. O. de laquelle on distingue deux pics de rochers, qui ont la forme de deux pains de sucre. Il y a un faux cap Horn au N. O. de celui-ci sur la Terre-de-Feu; mais la latitude empêche de s'y méprendre. Il en est de même du cap de la Méprise, situé sur la côte orientale de l'île où se trouve le cap Horn.

Pour se rendre du Grand-Océan dans l'océan Atlantique austral, on préfère doubler le cap Horn plutôt que de prendre le détroit de Magellan, souvent dangereux. La meilleure saison est sans contredit d'octobre en mars; mais, quant à l'époque la plus favorable pour passer de l'Atlantique dans la mer du Sud, en doublant le cap Horn, les opinions sont partagées. Généralement on préfère l'été (décembre, janvier et février), malgré les inconvéniens qui résultent de la direction ordinaire des vents. Quelques uns prétendent néanmoins que l'hiver est préférable; opinion qui ne nous paraît pas devoir être admise à cause de l'intensité du froid et de la présence des îles de glace pendant cette saison.

En passant de l'Atlantique dans le Grand-Océan, les erreurs dans l'estime sont communes, et il est arrivé que des navigateurs, trompés par une estime défectueuse, après de longs efforts pour entrer dans le Grand-Océan, allaient attérir sur la Terre-de-Feu ou même sur l'île des États, croyant avoir dépassé de beaucoup les caps Pilares et Vittoria. Ces erreurs sont d'autant plus nuisibles, qu'elles mettent toujours dans la nécessité de recommencer cette navigation, et quelquefois d'aller relâcher dans la rivière de la Plata ou au Brésil, les vivres se trouvant consommés, les navires avariés et les équipages malades.

DEUXIÈME SECTION.

PARAGES PRÈS DES COTES OCCIDENTALES.

I. PARAGES COMPRIS ENTRE LE 8° ET LE 25° DEGRÉ DE LAT. S.

Côtes occidentales de la Colombie, côtes du Pérou.

La navigation offre peu de dangers sur toutes ces côtes, qui sont généralement assez accores et saines. En été, c'est-à-dire de septembre en mars, les vents soufflent quelquefois avec violence et produisent des *tornados*. La direction des vents s'écarte rarement du point du compas compris en l'O. S. O. et le S. E., et ils sont plus inclinés vers l'O. entre Callao et le Chili. Sur quelques parties des côtes il y a, durant une partie de la nuit, des brises de terre du N. E. Les courans près de la côte s'avancent vers le N., tandis qu'au large leur direction est au S. Ils peuvent, comme partout ailleurs, donner lieu à des erreurs dans l'estime, drosser les navires sous le vent du port où ils doivent arriver, et occasioner par là beaucoup de contrariétés.

II. PARAGES COMPRIS ENTRE LE 25° ET LE 44° DEGRÉ DE LAT. S.

Côtes du Chili.

L'été, la bonne saison a lieu d'octobre en mars; l'hiver, d'avril en septembre.

Dans la bonne saison les vents sont presque constamment du S. au S. O. et accompagnés de beau temps. Les vents du N. dominent d'avril en septembre. La direction des vents détermine celle des courans, au rapport de la plupart des voyageurs. Les tempêtes sont de la partie du N. et se font principalement sentir en hiver. C'est au commencement de cette saison qu'on les éprouve à l'île de Chiloë; à la Conception c'est de mai en septembre; à Valparaiso, les plus mau-

vais mois sont juillet et août. Pendant l'été, après midi, il y a souvent de fortes brises du S. au S.-O. et des tourbillons de vent. A Valdivia on éprouve souvent en hiver des vents violens d'O. Ces parages ne sont dangereux que dans l'hiver, à cause des tempêtes. Les coups de vent du N. sont d'autant plus dangereux que toutes les rades du Chili, à l'exception de celle de Valdivia, sont ouvertes à ce vent.

Au S. des côtes du Chili sont celles de la Patagonie, dont il ne nous reste plus rien à dire. (Voir *Première section.*)

(N° 9.)

OBSERVATIONS

SUR LA CÔTE DE

LA TERRE-DE-FEU ET DU CAP HORN.

DU CAP PILARÈS AU CAP HORN.

Du cap Pilarès au cap Horn, la Terre-de-Feu est très-irrégulière et brisée, étant effectivement composée d'un grand nombre d'îles.

NATURE DE LA COTE.

Elle est en général élevée, accore, sans bas-fonds ou bancs; mais il y a beaucoup de roches presque à fleur d'eau, à 2 et même jusqu'à 3 milles de la terre la plus voisine; ce qui rend dangereux d'en approcher à moins de 5 milles, si ce n'est en plein jour, ou d'un temps clair.

ÉLÉVATION AU DESSUS DE LA MER.

La hauteur de la côte varie de huit à quinze cents pieds au dessus de la surface de la mer.

Dans l'intérieur, se trouvent des chaînes de montagnes, toujours couvertes de neige, dont l'élévation est de deux à quatre mille pieds, et une seule (Surmiento) de cinq mille.

ROCHES BALISÉES PAR LE GOÉMON. — LE GOÉMON SIGNE DE DANGER.

De jour, et d'un temps clair, un bâtiment peut serrer de près la côte, sans danger, parce qu'il y a beaucoup de fond, et que toutes les roches sont indiquées par du goémon; de sorte que les vigies peuvent les apercevoir, tout aussi bien que si elles étaient balisées. En évitant le goémon, on est sûr de trouver assez de fond pour les plus grands bâtimens sur toute la côte. En même temps, il faut songer que le goémon venant, dans beaucoup d'endroits, d'une profondeur de 30 brasses, on peut en traverser des couches épaisses sans rencontrer moins de 6 brasses de fond. Cependant on doit toujours le regarder comme indiquant un danger, et jusqu'à ce que l'endroit où on le rencontre soit soigneusement sondé, il est dangereux d'y passer. En voici un exemple: après avoir sondé une couche épaisse de goémon, avec un des canots du *Beagle*, lorsque l'on croyait pouvoir la traverser en sûreté, on rencontra une roche n'ayant que 4 pieds de diamètre, et seulement à une brasse de profondeur.

APPARENCE DE LA COTE.

En apercevant la côte, de loin, elle paraît élevée, raboteuse, couverte de neige et continue, comme s'il n'y avait point d'îles. En approchant on découvre un grand nombre de bras de mer, qui coupent la terre dans toutes les directions, et qui communiquent derrière les îles extérieures, avec des golfes ou baies: en même temps, on perd de vue les mon-

tagnes couvertes de neige pendant toute l'année, et on trouve les hauteurs près de la mer, très-boisées du côté de l'E., mais arides du côté de l'O., à cause des vents régnans. Ces hauteurs sont rarement couvertes de neige, les vents du large et les pluies la faisant fondre en peu de temps.

INDICES DE MOUILLAGE. RAFALES.

Vis-à-vis les vallées dans l'E., là où la terre est boisée, et où l'on aperçoit l'eau tombant dans les ravins, le mouillage est ordinairement bon; mais ces vallées sont exposées aux rafales terribles qui descendent des montagnes.

MEILLEUR MOUILLAGE.

Le meilleur mouillage sur cette côte est celui où l'on rencontre une bonne tenue, à l'O. des terres élevées, et à l'abri des îles basses.

Sous les hautes terres, le vent du large n'est jamais, à beaucoup près, aussi fort que celui de terre, mais la mer est nécessairement plus redoutable, à moins que l'on ne soit à l'abri des îlots.

OU SE TROUVENT LES MOUILLAGES.

Dans les endroits où la terre est composée de pierre, de sable, ou d'ardoise, on trouve un grand nombre de mouillages; mais où le granit se rencontre, il est difficile de mouiller.

DIFFÉRENCE ENTRE LES COLLINES DE GRANIT OU D'ARDOISE.

On distingue les collines de granit de celles de pierre, de sable ou d'ardoise, en ce que les premières paraissent inégales et raboteuses et d'une couleur blanchâtre ou grisâtre, tandis que les dernières sont en général couvertes de végétation d'une couleur foncée avec des contours moins âpres. Ces collines de pierre, de sable, ou d'ardoise, ont très-peu de pics, et les seuls endroits raboteux sont ceux qui sont exposés au vent et à la mer.

SONDES.

Les sondes s'étendent jusqu'à 30 milles de la côte. Entre 10 et 20 milles de la côte, le fond varie de 60 à 200 brasses, et est (presque partout) de sable fin blanc ou tacheté.

De 10 à 5 milles de distance, le fond moyen est de 50 brasses, variant de 30 à 100. En quelques endroits, on ne trouve pas de fond à 200 brasses.

A moins de 5 milles de terre, les sondes sont très-irrégulières, ordinairement moins de 40 brasses, mais quelquefois augmentant subitement jusqu'à 100 brasses, et même davantage. Dans quelques endroits, des roches s'élèvent à peu près à fleur d'eau, ou même au dessus.

Après avoir trouvé 50, 40, 30 ou 20 brasses dans la direction d'un bras de mer où l'on veut entrer, on trouvera probablement le fond augmentant de 60 à 100 brasses, aussitôt que l'on entre dans le goulet. Dans les grands bras de mer, derrière les îles, il y a beaucoup plus de fond qu'en dehors.

Il y a un banc de sondes tout le long de la côte, à la distance de 20 à 30 milles, qui paraît avoir été formé par l'action continue de la mer sur la terre, en la rongeant pour former le banc avec le sable. Entre les îles, où il n'y a ni houle ni ressac considérables, il y a beaucoup d'eau et un fond très-irrégulier; un petit navire peut courir parmi les îles dans beaucoup d'endroits, et trouver de bons mouillages; mais il s'engage dans un labyrinthe d'où il ne pourra se retirer sans difficulté, et même, d'un temps brumeux, sans danger.

BRUMES.

Les brumes sont très-rares sur cette côte; mais on y trouve fréquemment des pluies abondantes avec des vents frais. Le soleil se montre peu, le ciel, même d'un beau temps, étant ordinairement nuageux: un jour sans nuages est un événement rare.

TEMPS.

Les coups de vent se succèdent à de courts intervalles, et durent plusieurs jours; parfois le temps est d'un beau fixe pendant quinze jours; mais cela arrive rarement. Les vents d'O. règnent pendant la plus grande partie de l'année. Le vent d'E. souffle principalement dans les mois d'hiver, et parfois il est très-fort; mais il est rare en été.

VENTS D'EST.

Les vents d'E. amènent invariable-

ment un temps clair et beau, et ils fraîchissent graduellement, le temps change, et parfois il termine par un fort coup de vent; plus fréquemment ils fraîchissent jusqu'à faire prendre trois ris aux huniers, et diminuent ensuite graduellement, ou bien ils changent de direction. Le vent du N. est toujours maniable en commençant; mais il est ordinairement accompagné d'un temps plus chargé que le vent d'E.: il arrive presque toujours avec une petite pluie; en augmentant en force, il varie graduellement vers l'O., et se trouve dans sa plus grande force entre le N. et le N. O.; accompagné d'un temps chargé d'épais nuages et d'une forte pluie. Quand la fureur du vent de N. O est épuisée, ce qui arrive au bout de douze à cinquante heures, ou même pendant qu'il est encore fort, il passe quelquefois subitement au S. O., en fraîchissant.

VENTS SUD-OUEST.

Ce vent dissipe bientôt les nuages, et dans quelques heures on a un beau temps, mais avec de fortes rafales par moment du S. O.; ce vent dure en général plusieurs jours, en soufflant avec force; mais il devient maniable vers la fin, et donne deux ou trois jours de beau temps. Les vents de N. recommencent ordinairement alors pendant les mois d'été, et tous les changemens de vent pendant cette saison se font du N. au S., en passant par l'O. Quant au temps, le seul changement que l'on éprouve pour l'été, est une température un peu moins froide, avec des jours plus longs.

PLUIE ET VENTS RÉGNANS.

On a plus ordinairement du vent et de la pluie pendant les grands jours, que lorsqu'ils sont courts.

On doit se rappeler que le mauvais temps ne vient jamais subitement de l'E., et que les coups de vent du S. ou du S. O. ne sautent jamais subitement au N. Les vents du S. ou du S. O. s'élèvent subitement avec violence, ce qui doit être pris en considération lorsque l'on veut choisir un mouillage, ou bien se préparer par des sautes de vent à la mer.

TEMPS ORDINAIRE.

Le temps le plus ordinaire est un ciel couvert avec un vent frais variable du N. O. au S. O. Les avis ont été très-partagés sur l'utilité d'un baromètre dans ces parages. Je dois simplement dire que, pendant douze mois d'épreuves continues d'un baromètre et d'un sympiésomètre (d'Adie), j'ai trouvé leur indication d'un très-grand prix. Leurs variations naturellement ne correspondent pas à celles des latitudes moyennes; mais elles correspondent d'une manière remarquable avec celles des latitudes élevées de l'autre hémisphère en prenant le S. pour le N. (L'E. et l'O. ne changent pas.)

Il y a un courant continuel sur la côte S.O. de la Terre-de-Feu, venant du N. O. au S. E., jusqu'aux îles Diego-Ramirez. Dans leur voisinage, le courant prend une direction plus rapprochée de l'E. en contournant le cap Horn et vers l'île des États: au large il est E. S. E. On a beaucoup parlé sur la force de ce courant, les uns disant qu'il était un grand obstacle pour doubler le cap Horn, tandis que d'autres niaient presque son existence.

COURANT. — COTE SANS DANGER.

J'ai trouvé sa vitesse moyenne d'un mille par heure. Sa force est plus grande pendant les vents d'O., moindre ou nulle pendant les vents d'E. Il est plus fort près de la côte, surtout dans le voisinage des caps avancés, ou des îles détachées. Ce courant vient en quelque sorte de terre, ce qui diminue le danger d'approcher de cette partie de la côte. Il y a en effet beaucoup moins de risque en approchant de la côte, qu'on ne le suppose ordinairement. Puisqu'elle est élevée, accore, sans bancs de sable ou bas-fonds, sa position bien déterminée, avec une étendue de sondes de 20 à 30 milles de la plage, on ne doit pas la craindre beaucoup. Il est vrai que des roches se trouvent en grand nombre près de terre; mais elles sont hors de direction de la route. Une ligne tirée de cap en cap, en commençant par l'Apôtre, le plus en dehors de la côte, fait éviter tous les dangers, excepté les Tower-rocks (les tours), qui sont escarpées et d'une certaine élévation au dessus de l'eau.

COUPS DE VENT DU SUD.

Les coups de vent du S. et les rafales du S. O. sont précédés et annoncés par des couches épaisses de nuages blancs, qui s'élèvent dans ces directions, avec des bords raides et d'une apparence compacte.

VENTS DU NORD ET BEAU TEMPS.

Les vents du N. et du N. O. sont précédés et accompagnés de nuages volans à peu de hauteur, ainsi que d'un ciel très-chargé où les nuages paraissent avoir une grande élévation. Le soleil darde faiblement à travers ces nuages et a une apparence rougeâtre. Quelques heures où même un jour avant un coup de vent du N. ou de l'O., il n'est pas possible de prendre une hauteur du soleil, quoiqu'il soit visible, la brume de l'atmosphère supérieure rend ses bords confus.

Quelquefois, quoique très-rarement, on a quelques jours de fort beau temps, avec un vent léger d'entre le N. N. O. et le N. N. E. (voir les notes sur le baromètre); ils sont suivis de coups de vent du S. et d'une forte pluie.

Il convient de dire quelques mots sur les saisons dans le voisinage du cap Horn, puisqu'on a beaucoup discuté sur l'avantage de doubler le cap Horn en hiver ou en été.

ÉQUINOXES.

Les mois équinoxiaux sont ordinairement les plus mauvais de l'année, comme presque partout ailleurs. On rencontre alors de forts coups de vent, quoique peut-être pas à l'époque précise de l'équinoxe. Le plus mauvais temps a lieu dans les mois d'août, septembre, octobre et novembre; les vents d'O. règnent avec de la pluie, de la neige, de la grêle, et une température froide.

ÉTÉ.

Les mois les plus chauds sont décembre, janvier et février; les jours sont longs, et il fait beau temps quelquefois; mais de forts coups de vent d'O. avec de la pluie sont fréquens pendant cette saison, qui ressemble très-peu à ce qu'on appelle la *belle saison*.

AUTOMNE. — HIVER.

Le mois de mars, comme je l'ai déjà dit, est orageux, et peut-être le plus mauvais mois de l'année par la force des coups de vent; mais il est moins pluvieux que les mois d'été. On rencontre le plus beau temps en avril, mai et juin; et, quoique les jours diminuent, il y a plutôt apparence d'été alors qu'à toute autre époque. Il fait mauvais temps quelquefois pendant ces mois, mais plus rarement que dans les autres saisons. Les vents d'E. sont fréquens, avec un temps d'un beau fixe. A cette époque, il y a quelques chances d'obtenir des observations suivies; ce serait une véritable perte de temps que de chercher à comparer des chronomètres par des hauteurs égales dans toute autre saison. Juin et juillet se ressemblent, mais il y a plus de vent d'E. au mois de juillet. Le froid et la brièveté des jours rendent ces mois très-désagréables, quoiqu'ils soient peut-être les plus convenables pour gagner dans l'O., les vents d'E. étant plus fréquens.

MOMENT LE PLUS FAVORABLE POUR DOUBLER LE CAP HORN.

Je dois dire que les mois de décembre et de janvier sont les meilleurs pour passer de l'océan Pacifique à l'Atlantique, quoique ce passage soit si court et si facile, qu'il ne vaut guère la peine de choisir son temps. Quant au passage de l'océan Atlantique au Pacifique, je préfère avril, mai et juin.

TONNERRE, ÉCLAIRS ET RAFALES.

Le tonnerre et les éclairs sont rares. On reçoit de violentes rafales du S. et du S. O., annoncées par des masses de nuages; elles sont rendues plus redoutables par la neige et par la grêle.

ENTRÉE DU DÉTROIT DE MAGELLAN.

L'entrée du détroit de Magellan est facilement reconnue par la grande ouverture qui se trouve entre les îles de sir John Narbourougth et le cap Pilarès.

ATTÉRAGE AU CAP PILARÈS.

Les Evangélistes se voient distinctement à 6 milles. Ce sont quatre rochers arides, ayant environ 80 pieds au dessus du niveau de la mer. Du côté N. du détroit, près du cap Victoire, se trouve une hauteur remarquable nommée le *Pic de Diane*. Westminster-Hall est aussi remarquable; mais on ne peut pas se méprendre sur la terre auprès du cap Pilarès, après un coup d'œil sur la carte et les vues.

En attaquant la terre, et en approchant le détroit, on ferait bien de gou-

verner au N. du cap Pilarès, et de serrer les Evangélistes, à moins que le vent ne fût vers le S., parce qu'il y a un fort courant qui traverse l'entrée du détroit, se dirigeant droit sur les groupes de rochers nommés les *Apôtres* et les *Juges*, qui sont dangereux; il suit l'inclinaison de la côte; et on serait drossé à plusieurs milles au S. du cap Pilarès, si l'on n'en tenait pas compte; sa vitesse est de 1 à 2 milles par heure, suivant les vents qui ont régné.

PREMIER MOUILLAGE.

Quand on est bien dans le détroit, il faut serrer la côte S. Si l'on veut mouiller, le premier mouillage est la rade de la Miséricorde, à 4 milles du cap Pilarès; elle est indiquée par cinq îlots, qu'il faut contourner pour arriver au mouillage.

CAP PILARÈS.

Près du cap Pilarès se trouvent deux petites roches nommées les *Launches* (chaloupes), elles ne sont qu'à 3 encâblures du rivage. Le cap est escarpé, ainsi que la côte, des deux bords. Au large, à 2 milles du cap, on trouve un fond de sable fin à 60 et 70 brasses.

APOTRES ET JUGES.

En prolongeant la côte S. O., on voit les Apôtres et les Juges; ces roches sont de cinq à cinquante pieds au dessus de l'eau. On voit, dans leur voisinage, un grand nombre de brisans, qui indiquent un récif étendu; la roche la plus au large est à 4 milles de terre.

RADE DISLOCATION.

A 11 milles du cap Pilarès, se trouve la rade de la Dislocation. C'est un refuge pour un navire affalé ou avarié; mais hors ce cas, elle n'est d'aucune utilité; son entrée est rendue difficile par des roches sur lesquelles la mer brise avec violence, et par deux roches sous l'eau sur lesquelles la mer ne brise pas toujours, mais qui sont indiquées dans le plan de la rade.

La rade de la Dislocation est indiquée par des hauteurs nommées *Law* et *Shoulder*; elles sont les plus remarquables de la côte, et directement au dessus de la rade.

Pour trouver l'entrée, on gouverne sur ce pic, en veillant les roches au vent et sous le vent, qui se trouvent à plusieurs pieds au dessus de la surface, et sur lesquelles la mer brise avec violence. A 4 milles du rivage, on aperçoit (de la hune) distinctement l'entrée. En entrant, il faut éviter les deux roches qui s'y trouvent, et mouiller tout-à-fait au fond de la rade. Un petit navire peut seul sortir sans un vent favorable; le vent régnant y envoie du ressac, mais on est en sûreté. On trouve facilement de l'eau, un canot peut faire l'eau dans le ruisseau même; le bois se trouve en quantité.

Quatre petits bâtimens peuvent s'y tenir en sûreté; le fond est très-uni, de 15 à 25 brasses sable fin. L'entrée est étroite, exposée au vent régnant et au ressac, ce qui peut empêcher d'appareiller pendant plusieurs jours de suite.

CAP DESEADO.

A 2 milles de cette rade, se trouve le cap Déseado, la terre la plus élevée, et la plus remarquable du voisinage. Un îlot de roches se trouve à un mille du rivage.

Après le cap Déseado, la côte est élevée, sans interruption, pendant 2 milles; il y a ensuite une ouverture qui n'a pas été visitée. Pendant 2 milles, plusieurs îles se succèdent, après lesquelles on rencontre Barrister-Bay, rade ouverte, pleine d'îlots, de roches, de brisans, et incapable de recevoir un bâtiment.

CAP SUNDAY.

La première pointe ensuite est le cap Sunday (Dimanche). C'est un promontoire saillant et élevé; au large se trouvent deux îlots et deux roches dangereuses; on les voit sur la carte. Ce cap est dans une des îles Weck; au S. il y a un mouillage avec une bonne tenue, le fond est de 18 à 20 brasses, gros gravier et sable avec des fragmens de roches. Il est exposé au vent de S. et d'O., ainsi, je ne conseille pas d'y mouiller.

ANSE SATURDAY.

Parmi les îles, se trouve un mouillage sûr pour un petit navire; mais on y arrive difficilement. Le *Beagle* y est resté une semaine, par 24 brasses, avec une bonne tenue.

L'œil doit être le meilleur guide pour entrer dans ces endroits, qui sont tous

dans le même genre ; des passages entre des terres hautes, avec beaucoup de fond, et des roches balisées par le goémon. Des risées de vent et de violentes rafales venant des hauteurs en rendent l'approche très-difficile, et pour un grand navire, impraticables.

MOUILLAGES. — ILES LANDFALL.

Il y a cependant, sur cette côte, des rades capables de contenir une flotte, et dont il sera question plus tard. A 6 milles au S. des îles Weck, sont les îles Landfall, ainsi nommées par le capitaine Cook, comme étant la première terre qu'il découvrit sur cette côte.

CAP INMAN. — BAIE DE LA LATITUDE.

A leurs extrémités O., se trouve un promontoire remarquable, le cap Inman. Derrière l'île, dont il forme la partie la plus apparente, on trouve un bon mouillage, quoiqu'un peu exposé au ressac occasionné par de forts vents de N. O. *Le Beagle* y a tenu par un fort coup de vent de cette partie, bien qu'étant mouillé trop en dedans il se trouvait exposé au ras de marée. Le plan indique le meilleur mouillage, et l'esquisse qui y est jointe, comment on doit le trouver.

Un bâtiment ne doit pas affourcher par moins de 10 brasses, le plus près possible de la plage occidentale, avec une ancre à l'E., en cas de vent de cette partie. L'eau et le bois y abondent, comme dans toutes les rades de la Terre-de-Feu. Entre les îles, il y a un mouillage sûr pour un bâtiment ne tirant pas plus de 12 pieds.

BAIE D'OTWAEY.

Derrière ou à l'E. des îles Landfall, se trouve la baie d'Otwaey. C'est une grande étendue d'eau entourée de terres entrecoupées d'îlots et de roches ; ces dernières sont éparpillées. Il est probable qu'il y a de là des passages jusqu'au détroit de Magellan, car on aperçoit dans cette direction des bras de mer qui s'étendent aussi loin que l'œil peut atteindre des îles Landfall ; le manque de temps a empêché de les explorer.

CAP SCHETKEY. — CAP TATE. ROCHES DU COLLÉGE.

Il y a plusieurs roches détachées au large du cap Inman, sur lesquelles la mer brise avec violence, en leur donnant un aspect formidable ; la plus en dehors n'est pas à plus de 2 milles du rivage, elle se voit très-bien. Il y a à l'extrémité S. des îles Landfall une hauteur à deux pics, très-remarquable, le cap Schetkey. Quelques roches à fleur d'eau se trouvent à 1 mille au large de ce cap. La vraie route sur la côte, après avoir bien déterminé les Apôtres, est S. 29° E. jusqu'au cap Tate, pointe S. de la baie d'Otwaey. Au large du cap Tate, qui est assez élevé, et arrondi au sommet, se trouvent plusieurs groupes de roches appelées Roches du Collége ; on ne les voit qu'étant près de terre.

ILES FINCHAMS.

On aperçoit ensuite les îles de Finchams, en prolongeant la côte. Dans le voisinage, il y a un grand nombre d'îlots et de roches, ainsi qu'entre ces îles et le cap Tate. Comme on peut le voir sur la carte, il n'y a pas de bon mouillage ; la côte est dangereuse, et on ne doit pas en approcher. *Le Beagle* essaya de mouiller dans le golfe Deep-Water ; mais ne trouvant pas un fond convenable, il fut obligé de laisser tomber son ancre sur la pente d'un îlot, étant trop en dedans pour sortir avant la nuit.

BAIE DES BRISANS.

Entre les îles de Finchams et le cap Gloucester, se trouve la baie des Brisans ; c'est un lieu plein de roches et de brisans, exposé au vent d'O. Je n'ai eu ni le temps ni le désir de l'examiner, car je n'ai jamais vu d'endroit plus impropre pour l'approche d'un navire. La côte circonvoisine est composée par des îles, des îlots, et des roches sans nombre.

CAP GLOUCESTER.

Le cap Gloucester est un promontoire remarquable et très-reconnaissable ; de loin, il a l'apparence d'une île élevée ; mais en approchant, on aperçoit une terre basse, qui l'unit à la plus grande des îles de Grafton. Il y a une roche où la mer brise à environ 1 mille N. O. ; il n'y a pas d'autre danger. Le cap est escarpé, et on peut le serrer de près.

Le cap Gloucester guide à la baie d'Easton, un des meilleurs mouillages de la côte, que l'on peut accoster et quitter sans risque avec tous les vents. Une escadre peut s'y tenir en sûreté, excepté contre les vents de S. E., qui sont les plus rares sur cette côte.

ILES DE GRAFTON. — BAIE D'EASTON — ILE IPSWICH.

Les îles de Grafton s'étendent environ 20 milles au S. E. du cap Gloucester. Il s'y trouve plusieurs mouillages; mais la baie d'Easton est le meilleur et le plus facile à prendre. En passant le cap Gloucester, on aperçoit une île élevée à 7 milles dans le S. E. C'est l'île Ipswich. Il y a une baie remplie de roches et de brisans, entre cette île et le cap Gloucester.

ILE LEADING. — BASSIN DE LAURE.

En contournant l'île Ipswich, il faut éviter les roches sous l'eau, qui se trouvent à 1 mille de la pointe S. E. La mer y brise ordinairement, mais pas toujours. Leur position est bien marquée sur la carte. Il n'y a aucun autre danger caché. Après avoir doublé ces roches, il faut serrer de près l'île Leading et gouverner sur l'ouverture du bassin de Laure, que l'on aperçoit sous une montagne qui a un pic élevé; on choisit à l'œil son mouillage, si l'on compte mouiller dans la baie; ou bien on manœuvre pour remonter l'entrée du bassin; on laisse, après, tomber une ancre, et ensuite on se toue au mouillage désigné dans le plan. *Le Beagle* y a louvoyé tout une journée contre une brise droit debout. Il y a dans le bassin assez d'eau pour une frégate; mais il convient mieux à un petit bâtiment. Les grands bâtimens doivent mouiller dans la baie. Comme le fond est bon et égal, la baie grande, exposée seulement au vent de S. E., qui ne vient que graduellement, et rarement avec force, on peut la regarder comme un endroit convenable pour des bâtimens de toute dimension ou pour une escadre. On fait facilement de l'eau et du bois, qui s'y trouvent en quantité. Le fond varie de 5 à 20 brasses : en général, il est d'un sable fin et tacheté.

COUCHES DE GOÉMON A TRAVERS LA BAIE.

Il y a une grande étendue de goémon à l'entrée de la rade; mais il n'y a aucun danger dessous, à moins que ce ne soit pour un vaisseau de ligne, vu qu'il y a un endroit où il n'y a que 4 brasses d'eau : le tout a été examiné avec soin.

AUTRE MOUILLAGE.

Il y a d'autres mouillages parmi ces îles; mais aucun n'est convenable, ni même nécessaire, tant que l'on est aussi près de la baie d'Easton. La rade de Hope servait autrefois aux pêcheurs de veaux marins. Sous l'île d'Isabelle, il y a un mouillage propre aux pêcheurs seulement. On trouve des roches en y allant, comme la carte l'indique. *Le Beagle* y a passé une nuit par nécessité.

APPARENCE DES ILES GRAFTON.

Les îles Grafton sont élevées et conformes à l'idée générale que l'on a donnée de la côte.

ILE NOIRE.

Derrière ces îles, il y a un passage par lequel un pêcheur a passé. Au S. E., se trouve une masse de terres composées d'îlots et de roches. Après avoir dépassé le cap Gloucester, on remarque l'île Noire, qui a environ 600 pieds de hauteur au-dessus de la mer, et une langue de terre remarquable au S. O., terminée par un rocher en forme de clocher ou de tour. Dans le S. de l'île, il y a une anse où les canots sont parfaitement à l'abri, mais dont l'entrée est trop étroite pour des navires de toute espèce.

ROCHES DANGEREUSES.

Entre l'île Noire et les îles d'Agnès, il y a beaucoup de dangers; cet espace est parsemé de roches, les unes à fleur d'eau ou à quelques pieds au dessus, d'autres sont sous l'eau. On peut cependant contourner l'île en sûreté, sans crainte d'être affalé par les vents d'E., ayant, en cas de besoin, le mouillage de l'île Noire. Il y a une roche dans la rade, une autre (très-dangereuse) se trouve dans l'E. à 4 milles; elles sont portées avec exactitude sur la carte. A 7 milles au S. de l'île Noire, se trouvent les *Towers* (Tours), roches : elles sont hautes, escarpées, et bien portées sur la carte. Un bâtiment peut les serrer de près des deux côtés.

DANGERS.

Entre l'île Noire et le cap Schomberg (de l'île London), se trouvent beaucoup de récifs, et au large, un grand nombre de roches détachées, ce qui rend cette partie de la côte très-dangereuse. Aucune carte ne pourrait guider : on ne peut se confier qu'à la clarté du jour et au beau temps, en veillant avec soin, si l'on a besoin d'entrer ou de sortir du canal de Barbara (Sainte-Barbe), qui s'ouvre dans cette base.

ILES D'AGNÈS.

Les îles d'Agnès et celles du voisinage n'ont pas besoin d'être décrites ; elles sont tellement inaccessibles à cause des roches qui se trouvent au large, que l'on ne peut pas en approcher. Au N., se trouve la baie Stohe, et à l'E., une multitude d'îles ; il y a le canal de Barbara (Sainte-Barbe).

On ne doit pas s'engager dans ces labyrinthes : si on le fait, il faut naviguer à l'œil. Les cartes, les indications et les sondes seraient de peu d'utilité ; et d'un temps brumeux, on se trouverait dans une position très-dangereuse.

VOIE LACTÉE.

Entre l'île Noire et les îles Kempe, se trouve la Voie Lactée (Milky Way), espace où se voient partout un grand nombre de roches à fleur d'eau, ou à quelques pieds au dessus, sur lesquelles la mer brise constamment.

ROUTE DU BEAGLE.

Le Beagle a passé tout-à-fait en dedans, en serrant les îles Agnès, Kempe et Fury ; mais je ne conseille pas de suivre sa route, et je pense que probablement on ne le tentera plus.

RADE DE FURY.

On n'a besoin de connaître cette partie de la côte que pour l'éviter. Il y a au S. de l'île Fury, la rade de Fury, mauvais mouillage, impropre pour toute espèce de bâtimens ; un pêcheur, la goëlette *Saxe-Cobourg*, s'y perdit en 1827 ; on est mal abrité, et la tenue est mauvaise.

ROCHES VIS-A-VIS LE CANAL DE SAINTE-BARBE.

Entre les îles Fury et London, se trouve l'entrée du canal Barbara (Sainte-Barbe). Des roches s'y voient partout : il y en a deux groupes remarquables, appelés *les Furies* (E. et O.) ; ils ont été souvent fréquentés par les embarcations des pêcheurs, les veaux marins y étant parfois très-nombreux.

L'entrée du canal de Barbara (Sainte-Barbe) est parfaitement indiquée par 4 montagnes remarquables. Les pics de Kempe sont élevés, et montrent 3 pointes ; les pics de Fury sont élevés et hachés. Le mont Skyring est élevé, et n'a qu'un seul pic ; celui de Saint-Paul est dans le même genre, et vu du voisinage de l'île Fury, il ressemble au dôme de la cathédrale dont il porte le nom.

ANSE DU NORD.

Les positions des roches à l'entrée du canal, telles qu'elles sont marquées dans la carte, sont exactes ; cependant il ne faudrait essayer d'y passer que de jour et d'un temps clair, afin d'être à même de se diriger plutôt par la vigie que par la carte. Sur la côte N. de l'île Fury, il y a un mouillage très-sûr, nommé *North-Cove* (Anse du Nord). Il n'est cependant propre qu'à de petits bâtimens ; quoique l'on y soit en sûreté, il faut se rappeler qu'il n'y a jusque-là aucun mouillage dans ce canal, à moins de serrer la côte au vent, et de trouver une anse où l'ancre tiendrait.

RADE DE TORN.

Au nord du mont Skyring, il y a un mouillage pour les petits bâtimens : *l'Adélaïde Tender de l'Aventure* y a mouillé lorsqu'on explorait ces parages. Le fond entre les îles Noire et London est rarement de plus de 60 brasses ; près des roches, il diminue jusqu'à 20, 15 et 10 brasses.

ILES DE CAMDEN. — RADE DE TOWNSHEND. — AUCUN MOUILLAGE HORS DE LA RADE. — BONNE TENUE. — LE BEAGLE Y A AFFOURCHÉ.

L'île London appartient au grand groupe des îles de Camden. A son extrémité E. il y a un mouillage sûr, appelé

rade de *Townshend*; il est indiqué par les pics d'Horace. Au large de ces îles, et près de l'entrée du passage de Pratt, il y a quelques roches où la mer brise avec violence; elles sont bien déterminées dans la carte. Comme il n'y a pas de fond à moins de 50 brasses, après avoir dépassé ces roches pour entrer dans le passage, il faut se fier à la durée du vent, soit pour entrer, soit pour sortir de la rade. La tenue y est excellente, et quoique l'on reçoive des rafales terribles des terres hautes à l'O., on ne risque pas de chasses. *Le Beagle* y est demeuré affourché pendant le plus mauvais temps qu'elle eût éprouvé sur cette côte; un violent coup de vent du S. avait rendu la mer très-grosse en dehors, mais le bâtiment tint bon sur ses ancres.

COTE SOUS LE VENT DE HAUTES TERRES.

Comme je l'ai déjà observé, on n'est pas bien mouillé sous le vent des hautes terres dans ces parages. Quand on peut trouver une bonne tenue au vent d'une hauteur, avec une terre basse au vent, suffisante pour arrêter la mer, le mouillage est préférable, parce que le vent est régulier, et ne revient jamais vers les hauteurs. Si on est sous le vent, on est dans la même position qu'à l'O. du mont Gibraltar, avec un fort vent d'E.

Parmi ces îles, ainsi qu'au N., se trouvent des passages ayant beaucoup de fond, avec un grand nombre d'îlots et de roches. Vis-à-vis presque toutes les vallées, ou entre ces îles, il y a mouillage pour de petits bâtimens.

PASSAGE DE BRECKNOCK.

Le passage de Brecknock est large et sans danger: je préfère entrer ou sortir du canal de Barbara (Sainte-Barbe) par cette voie, plutôt que de passer près des roches Fury.

CAP DÉSOLATION.

Le cap Désolation est la pointe S. de l'île Basket: c'est un promontoire remarquable, raboteux, et avec un grand nombre de pics. Le promontoire suivant en prolongeant la côte est le cap Castlereagh. Il est élevé et remarquable. Entre ce cap et le cap Désolation il y a une grande étendue de mer que l'on appelle *Desolate Bay*; elle conduit aux canaux Courtenay Thieves (Voleurs), et Whale-Boat (Baleinière).

Les roches et les brisans qui y abondent les rendent impropres aux navires. Les petits bâtimens pourraient sans doute traverser ces passages d'un temps clair; mais ce serait toujours avec danger, et on ne devrait pas le faire sans un but important, but qui n'existe pas, et qui ne doit jamais avoir lieu.

RADE DE STEWART.

Sous le cap Castlereagh, il y a un bon mouillage appelé la rade de *Stewart*; elle n'est pas grande, mais c'est un bon endroit pour les petits bâtimens, ayant trois entrées, et étant accessible par tous les vents. On peut mouiller à l'entrée, et se touer ensuite. Nulle part, il ne s'y trouve plus de 16 brasses; en général, il y en a de 6 à 12. Comme dans toutes les rades de la Terre de-Feu, on y fait facilement de l'eau et du bois.

ROCHES.

Il y a 2 roches presque au milieu, à fleur d'eau à la haute mer. Le plan indique leurs positions.

La mer brise sur une roche, à 1 mille à l'O. de l'entrée du milieu: il n'y a pas d'autres dangers.

PASSAGE DE L'ADVENTURE.

Au S. E., se trouvent les îles de Gilbert, au large desquelles, à 80 milles S. 30° E. (du monde) du cap Castlereagh, sont les roches de Nicholson. Entre les îles Stewart et Gilbert, il y a le passage de l'Adventure, espace dégagé avec beaucoup de fond et sans dangers.

ANSE DE DORIS.

Sur la côte N. E. de l'île E. de Gilbert, il y a l'anse de Doris, bon mouillage pour un petit navire. *Le Beagle* y est resté affourché pendant une semaine. Il n'y a point de danger caché dans le voisinage; l'œil et la carte guideront un navire en sûreté. Je ne dis rien des grands canaux et des nombreux passages au N. de ces îles et des îles Stewart, parce que probablement on ne les visitera plus.

ROCHES DE PHILIPPE. BAIE DE COOK.

Viennent ensuite les îles London-

derry; elles s'étendent à peu près au canal de Christmas (Noël). L'île Treble est une hauteur remarquable, à 3 pics; elle est visible de loin. Il y a auprès quelques roches éparpillées, indiquées dans la carte. Les roches de Philippe sont à 9 milles au S. 22° E. (du monde) de l'île Treble; elles sont dangereuses, quoique au dessus de la surface de l'eau, à cause de leur distance de terre et leur peu d'élévation. La baie de Cook est un grand espace entre le cap Alihoolip et l'île de Waterman; les terres coupées, les îlots, les roches et les brisans qui l'entourent, la rendent impropre pour y faire entrer des navires.

Les bords ont été explorés par les embarcations du *Beagle*. Au N. E. se trouve le canal du Beagle et un passage au canal du Whale Boat (Baleinière); on ne peut y passer qu'avec un vent favorable. L'île Waterman est facilement reconnue par des hauteurs remarquables au S.; la plus S. fut nommée par le capitaine Cook *York-Minster*, à cause de sa ressemblance supposée avec cet édifice. Il la décrit comme un rocher d'un aspect sauvage.

CAPSTANS-ROCKS.

A 8 milles à l'O. (du monde) de York-Minster, et à 5 de la pointe May, se trouvent les Capstans-rocks (roches Cabestan), qui ont environ 20 pieds au dessus de l'eau. Il n'y a pas d'autres dangers au vent, dans l'alignement de York-Minster à Philippe-Rock.

ANSE DE L'ADVENTURE.

Après avoir contourné York-Minster, on peut entrer dans le canal de Christmas (Noël). Il n'y a aucun danger caché; la carte et le plan sont exacts. L'anse de l'Adventure, où mouilla le capitaine Cook, est la plus facile à prendre; mais elle ne peut contenir qu'un seul navire.

RADE DE MARS.

La rade de March (Mars) est grande, avec bonne tenue; mais il y a des roches dans beaucoup d'endroits, et une roche à une brasse seulement sous l'eau (Voy. le plan); elle est indiquée par le goémon. *Le Beagle* a louvoyé dans le passage étroit autour de l'île Skay, sans employer d'amarres; de grands bâtimens seraient nécessairement plus gênés.

Je ne pense pas qu'un bâtiment de plus de 500 tonneaux doive tenter d'entrer dans Christmas-Sound.

CHAINES ENGAGÉES DANS LES ROCHES.

Le Beagle a demeuré affourché sur cette rade pendant tout le mois de mars en toute sûreté; mais ses chaines s'engagèrent dans les roches, et ne furent retirées qu'avec beaucoup de difficulté et de perte de temps.

ANSE DE PICKERSGILL.

Le port Clerk est un mauvais endroit pour toute espèce de navire, quoique l'on soit en sûreté après y être entré; l'accès en est difficile, et par sa position il est exposé à de violentes rafales. L'anse de Pickersgill (nommée ainsi par Cook) est, de même que le port Clerk, indigne d'être considérée comme mouillage.

Cook est aussi exact qu'à son ordinaire dans sa description du Christmas-Sound. Sa grande et sa petite roche noires se montrent à l'entrée

Il y a plusieurs roches et îlots près de York-Minster, dans l'E. Il y en a une sur laquelle la mer brise avec violence; elle est à l'E. 20° S (du monde), à 2 milles de l'extrémité S. On peut la serrer de près. Au large de la grande roche noire, il y a 2 ou 3 brisans, causés par des roches sous l'eau. Il y a peu de courans parmi ces îles. Au large et près des caps, il court comme je l'ai décrit plus haut.

MARÉES.

Les marées, entre le cap Pilarès et le cap Horn, sont régulières en ce qui regarde le flot et le jusant, ainsi que le moment de la haute mer; mais elles ne le sont pas pour la vitesse et la direction. Il m'a semblé que, tandis que la mer montait sur la plage, la marée (ou plutôt le courant) portait le long de la côte du N. O. au S. E., faisant un mille à l'heure au plus, suivant le vent.

MOMENT DE LA HAUTE MER.

Pendant les six heures de jusant, il y avait peu ou point de courant le long de la côte. Au cap Pilarès, la mer est haute à une heure, les jours de pleine lune et de nouvelle lune.

A York-Minster, la mer est haute à 3 heures de l'après-midi. Aux endroits intermédiaires, l'heure varie d'une à trois, à mesure que vous avancez au S. E.; plus à l'E. la haute mer a lieu plus tard. Au cap Horn, c'est à 3 heures 30 minutes.

La hauteur de la marée varie de 4 à 8 pieds. Elle est portée sur chaque plan.

A l'E. de Christmas-Sound se trouvent les îles de Wood; il n'y a pas de bons mouillages. Derrière ces îles, au N., on voit des passages et des terres coupées. Au large de la pointe Nativity, il y a deux îles et une roche en dehors.

LES ILDEFONSES. — BAIE DE TRÉFUSIE.

L'île Hope est à 10 milles au S. E. de cette pointe. Les Ildefonses, grand groupe d'îlots et de roches, attirent ensuite l'attention; ils sont à 35 milles au S. 41° E. (du monde) de York-Minster. Ils s'étendent 5 milles du N. O. au S. E., sont très-étroits, et ont 100 pieds au dessous de la mer. Ils ont l'air de la crête d'une montagne brisée en beaucoup d'endroits par la mer. On peut en passer près, car il n'y a aucun danger. Les pêcheurs y cherchent des veaux marins. Il n'y a point de mouillage, ni dans la baie de Tréfusie, ni dans Rous-Sound. Le mont Beading (de M. Weddell) est une hauteur remarquable à deux pics, derrière laquelle se trouve la baie de Auff, les îles de Morton et de Henderson, et l'entrée d'Indian-Sound (de M. Th. Weddell).

Il peut y avoir de bons mouillages parmi ces îles. Je n'ai pas eu le temps d'examiner plusieurs anses à l'E. de l'île Morton, dont l'apparence promettait de l'abri et une bonne tenue. La baie Clear-Bottom (fond net), à l'extrémité N. de l'île Morton, est un bon mouillage; elle est décrite dans l'utile et intéressant journal de M. Weddell.

ANSE DE L'INDIAN.

Il a aussi mouillé dans l'Indian, que je ne recommanderai pas aux navigateurs. Il faut aller loin parmi les îles pour y arriver, et pour y trouver un fond de roches avec beaucoup d'eau, excepté dans un coin où *la Jane* et *le Beaufoy* ont mouillé. On peut trouver de meilleurs mouillages sur cette côte, avec moins de peine. Indian-Sound est un grand espace d'eau s'étendant vers le N. O.; il est rempli d'îles.

PARTIE DE LA COTE NON EXAMINÉE.

Entre le cap Weddell, sur la côte E. d'Indian-Sound et le faux cap Horn, il y a une étendue de terres coupées qui n'a pas été bien examinée : on s'y trouverait sous-venté par des vents de S. O. et du S., et par conséquent il ne convient pas d'y mouiller.

ILES DIEGO RAMIREZ.

Sur l'île Henderson il y a une haute montagne pointue, qui se voit à une grande distance. J'aperçus, de son sommet, les îles Diego Ramirez, quoique à la distance de 50 milles. Le point le plus élevé de ces îles a 150 pieds au dessus de la mer. Il n'y a aucun danger caché dans leur voisinage.

Elles s'étendent à peu près du N. au S., dans un espace de 5 milles. Un navire peut passer entre le groupe du N. et celui du S. Il y a des roches détachées au large de l'île S.; les plus en dehors sont au dessus de la surface de la mer.

L'île du S., ou Boat, a une anse au N. O., où des embarcations peuvent accoster. Il y a de l'eau douce à la pointe E. et tout près de cette débarcadère.

SONDES.

On peut se fier à leur position sur la carte, parce qu'elles sont liées par une triangulation avec les îles Henderson et Hermite (Pic de Kater), d'où on les voyait. Il y a des sondes des deux côtés; mais à une trop grande profondeur pour y mouiller, excepté au S. E., où M. Weddell a marqué quelques sondes sur sa carte, que je n'ai pas trouvées.

Entre les îles Diego Ramirez et Hermite, il n'y a aucune espèce de danger. Le faux cap Horn est un promontoire très-remarquable; de l'E. ou de l'O., il a l'apparence d'une grande corne; il sert de guide pour trouver le meilleur mouillage de la côte, la baie d'Orange.

BAIE D'ORANGE.

Pour mouiller dans cette baie, il faut passer à l'E. du faux cap, en le serrant d'aussi près que l'on veut; en gouvernant ensuite au N. E. (du monde), pen-

dant 4 milles, on se trouve par le travers de la pointe Lort, où s'ouvre une baie large de 2 milles; on peut y mouiller par 8 ou 10 brasses, fond de sable fin. Il y a quelques roches au dessus de l'eau, dans la partie N. Au-delà de la pointe qui forme le côté N. de la baie, se trouve une petite anse avec 18 brasses de fond au milieu. Plus loin, il y en a une autre qui est plus grande; après cela, vous découvrez la baie de Schapenham (ainsi nommée par l'escadre de Nassau); en gouvernant au N. (du monde), depuis la pointe Lort, on arrive par le travers de la baie d'Orange.

BAIE DE SCHAPENHAM. — FOND.

La baie de Schapenham a un mille et demi de large. Il y a une petite roche noire au dessus de l'eau, un peu au N. de son milieu. On voit du goémon en quantité sur un fond de roches en tête de la baie, et une grande cascade qui fait parfaitement reconnaître cet endroit. Il y a mouillage près de la pointe S. par 10 et 15 brasses; mais je ne conseille pas d'en faire usage, tandis qu'en allant un peu plus loin, on rencontre un mouillage excellent, ou même on peut mouiller à l'entrée en sûreté. La terre, derrière les anses dont j'ai parlé, est élevée et raboteuse. On voit deux pics ayant l'air de guérites. Près de la plage, la terre est basse, en comparaison des autres parties de la côte, et n'a pas l'aspect repoussant de la côte O. On reçoit des hauteurs des rafales subites et violentes pendant les vents d'O. Il n'y a aucune difficulté à approcher et à choisir un mouillage, le vent étant généralement du large et les sondes régulières. Les sondes (à mouillage) s'étendent à 2 milles de la côte devant la baie d'Orange. L'entrée de la baie a 3 milles de large, et, dans cette partie, il y a de 18 à 20 brasses, fond de sable fin tacheté. Il y a deux îles, la plus grande ayant l'apparence d'une dune au milieu. Derrière ces îles est la rade, carré d'un mille et excellent mouillage, sans roches ou bancs. Dans les deux caranques, sur la côte S., il y a un bon mouillage pour les petits navires. Le fond varie graduellement de 5 à 20 brasses; il est partout de sable fin et tacheté.

SANS RAFALES.

La terre ici est comparativement basse; on n'est pas incommodé par ces rafales violentes qui viennent des hauteurs en d'autres endroits. On peut aller près de terre partout; ainsi il n'y a pas besoin d'indications pour arriver au meilleur endroit pour mouiller, qui est marqué dans le plan.

RADE EXCELLENTE.—ILE DU BAT.

L'eau et le bois sont abondans; la meilleure aiguade est dans une petite anse au N., appelée *Water-Cove* (Anse de l'Eau). La rade pourrait contenir une armée de vaisseaux de ligne, et fournir ses approvisionnemens en eau et en bois. Il y a plusieurs petits îlots au large de la pointe N., dont il ne faut pas trop approcher; au reste, ils ne sont pas dans la route. Il y a une île singulière ayant l'air d'un *bât*, à 6 milles au N. N. O. (du monde) du mouillage extérieur.

La baie d'Orange est un peu ouverte au vent d'E.; mais il est rarement fort, et en outre, favorable pour les navires allant dans l'O. Il n'y a pas de houle, les îles Hermite l'empêchent.

COURANT ET MARÉE. — ILES HERMITE.

Le courant n'est pas digne d'attention; la marée est de 6 pieds; la haute mer à 3 heures et demie. Vis-à-vis de la péninsule de Hardy (sur la côte E. de laquelle est la baie d'Orange) se trouvent les îles Hermite. On ne les a pas examinées au N. Leurs côtes du S. sont portées avec exactitude sur la carte.

CANAL DU BEAGLE.

La baie de Nassau s'étend au N. et au N. O., communiquant au N. O. avec le canal du Beagle. Aucun bâtiment ne peut avoir besoin d'entrer dans ces passages; ainsi, il n'est pas nécessaire d'en faire la description. Ils peuvent être utiles à des embarcations, et, dans ce cas, un coup d'œil sur la carte vaut mieux que tous les renseignemens. La baie de Nassau est très-accessible et sans danger. On peut mouiller sur chaque côte: les seuls dangers sont quelques roches (ou îlots) au dessus de l'eau, et visibles de jour à une certaine distance. La côte N. en est basse, surtout vers la pointe Guanaco, où la côte commence à indiquer que l'on approche de la Patagonie orientale. Au lieu de rochers

élevés, on voit un terrain uni et des pentes revêtues de terre.

CAP HORN.

Sur la plus S. des îles Hermite, se trouve le cap Horn. Il n'y a rien de frappant dans l'apparence de ce promontoire vu de loin; il est plus remarquable si l'on en passe près, faisant voir des hauteurs escarpées et noirâtres vers le S.; il y a plus de 500 pieds au dessus de la mer. Il n'y a point de danger dans le S.; on peut approcher ces îles sans hésitation.

CAP OUEST. — MONTAGNES.

Le cap Ouest est bas. La terre autour de l'anse Saint-Martin est haute et raboteuse. Les îles Wollaston et Herschel ont aussi des crêtes de montagnes. Le pic de Kater, la terre la plus haute (après le mont Hyde) sur ces îles, a 1,700 pieds au dessus de la mer.

COURANT PRÈS DU FAUX CAP.

Dans le canal, entre le faux cap Horn et les îles Hermite, il y a un courant qui porte dans la baie de Nassau, et un peu vers les îles Hermite, avec une vitesse de deux nœuds, lors du flot, et d'un demi-nœud seulement pendant le jusant. Comme ce courant porte un peu vers le cap Ouest, il faut en tenir compte en passant. Le canal de Franklin est dégagé et sans autres dangers que ceux portés sur la carte. Dans la baie de Nassau, les boussoles s'engourdissent et ont besoin d'être veillées avec soin pour éviter des erreurs.

BAIE DE SAINT-JOACHIM. — ANSE DE SAINT-JOACHIM.

Il y a parfois un fort courant portant le long de la côte extérieure des îles Hermite et à travers la baie Saint-François; il varie en vitesse de deux nœuds à un demi-nœud, suivant le vent et la marée; dans la baie, sa direction change avec le changement de marée. Avec la carte et l'esquisse, il n'est besoin d'aucun renseignement pour traverser l'anse de Saint-Martin. On peut mouiller provisoirement dans la petite baie qui conduit à l'anse Saint-Joachim, ou sous la pointe S. de l'anse Saint-Martin, où l'on trouve de 20 à 25 brasses, fond de sable fin. En approchant l'extrémité O. de l'anse Saint-Martin, le fond diminue jusqu'à 15 à 10 brasses; on y est parfaitement en sûreté, mais on reçoit de violentes rafales pendant les vents d'O.

PORT MAXWELL.

Le port Maxwell est un mouillage parfaitement sûr, et on n'y est pas incommodé par les rafales subites; mais il est un peu hors la route. Quoiqu'il ait quatre entrées, il n'y en a que deux praticables à des navires, celles qui sont au N. et à l'E. Le meilleur mouillage est par 16 brasses, fond de sable fin. Cette rade est incontestablement bonne, mais il faut du temps et de la peine pour y arriver. Le passage entre ces îles a du fond, et il n'y a pas de danger : il y a quelques roches, mais elles sont au dessus de l'eau ou couvertes de goémon. Des roches se trouvent au large de la pointe S. de l'île Chanticleer, mais trop près pour exiger beaucoup d'attention. A un mille de l'O. du cap Horn, il y a trois roches qui sont ordinairement au dessus de l'eau; la mer y brise toujours.

CAP DECCIL.

De la côte du cap Horn au cap Saint-Diego, il y a quelques petites roches et des brisans au large de la pointe E. de l'île Horn. Au cap Deccil, il y a plusieurs roches, toutes hors de l'eau, et à 2 milles au S. E. (du monde), il y en a un groupe s'élevant à 30 ou 40 pieds au dessus de la surface de la mer.

COURANT.

Par le travers du cap Horn, le courant est aussi fort que dans tout autre endroit de la côte. Il est loin d'être régulier du cap Horn au cap Pilarès : quelquefois, d'un vent fort et au flot, il file deux nœuds à l'heure; en d'autres momens, il est à peine sensible. Dans aucun cas, je ne l'ai trouvé portant à l'O.

Les îles Barnevelt gisent à 11 milles au N. E. 1/4 E. (du monde) du cap Deccil. La carte et l'esquisse en donnent une description suffisante. Il en est de même pour les îles Evonts, ainsi que pour l'aspect de la côte du cap Horn jusqu'au cap du Bon-Succès.

RADE DE GOERCE.

Je ne connais point de dangers entre

le cap Deccil et l'Ile-Nouvelle (New Island), mais cet espace n'a pas encore été suffisamment examiné. Dans la rade de Goërce, il y a très-bon mouillage, par 6 ou 7 brasses, fond de sable.

ILE LEMNOX.

L'île Lemnox, aussi bien que l'Ile-Nouvelle et la côte dans le voisinage, peuvent être approchées avec confiance, en se servant toutefois de la sonde et en veillant le goëmon.

SONDES RÉGULIÈRES. — BAS-FONDS. — CANAL DU BEAGLE. — CHAINES DE MONTAGNES.

Il n'y a point de bas-fonds, mais il n'y a pas autant de fond qu'à l'O. du cap Horn, et la terre n'est pas à beaucoup près aussi haute. Il y a un très-bon mouillage sur la côte E. de l'île Lemnox. De petits navires peuvent entrer dans une anse où *le Beagle* avait affourché; mais les grands bâtimens doivent mouiller dans la rade, qui est très sûre, quoique exposée au vent du S. E., qui au reste engagerait à appareiller. Au N. de l'Ile Lemnox, il y a l'entrée E. du canal du Beagle; on y arrive facilement, mais il n'est d'aucune utilité aux navires. Des embarcations peuvent profiter de son cours droit ainsi que d'une mer unie; il a 125 milles à peu près en ligne droite, entre des chaines de hautes montagnes toujours couvertes de neige; les plus élevées ont de 3 à 4,000 pieds au dessus de la surface de la mer. La largeur moyenne du canal est d'un mille et demi, et il a généralement beaucoup de fond; mais il contient un grand nombre d'îlots entourés de roches.

SARMIENTO.

Une chaine de hautes montagnes s'étend sans interruption du canal de Sainte-Barbe (Barbara) jusqu'au détroit de Lemaire. Sarmiento, qui a 5,000 pieds au dessus de la mer, est dans cette chaine. Au S. de ces montagnes, il y a une suite de terres coupées par de grands canaux ou des passages. Une embarcation peut aller des îles Semaine (Week) jusqu'à l'entrée E. du canal du Beagle, sans être exposée à la mer, que l'on ne trouve que là.

Cook remarqua quelques hauteurs sur l'Ile-Nouvelle (New); mais elles ne sont pas aussi visibles de l'O. que de l'E.

On peut trouver un bon mouillage temporaire sous l'Ile-Nouvelle pour les vents d'O., ou bien mouiller sur la côte au N.; mais je ne connais pas un bon port entre la rade de Richmond et la baie du Bon-Succès, dans le détroit de Lemaire.

Les sondes sont partout régulières dans ces parages, et la côte est escarpée.

BAIE DAGUIRRE.

La baie Daguirre, le port Espagnol et la baie de Valentin ne peuvent servir que comme mouillage temporaire pendant les vents du N. et d'O., étant très-exposés au S. : pour cet usage, la carte est tout ce qu'il faut pour guider. La marée se fait fortement sentir sur cette partie de la côte, occasionnant même des ras de marées et du remous près des pointes avancées. Au large, le courant (ou marée) porte vers le détroit de Lemaire avec une vitesse de 1 à 3 nœuds par heure, quand la mer monte et que le vent est à l'O. Pendant le jusant, il est moins fort, et d'un vent d'E. il ne se fait pas du tout sentir.

MONT BELL, ou LA CLOCHE.

Le mont Cloche (Bell) est remarquable. En mer, on l'aperçoit de loin, tant du N. que du S.; il est haut et ressemble, par sa forme, à une grande cloche. Le cap du Bon-Succès est élevé et gros; quelques roches hors de l'eau en gisent à petite distance.

La terre entre le mont Bell et la baie du Bon-Succès est plus haute que celle qui est dans le voisinage des îles Lemnox et Nouvelle (New); elle a plus de ressemblance avec la côte S. O.

SONDES. — DÉTROIT DE LEMAIRE. CAP DU BON-SUCCÈS.

Entre le cap Horn et l'île des Etats, on trouve des sondes régulières entre 30 et 80 brasses, fond de sable. Les sondes à l'entrée S. du détroit de Lemaire sont semblables. Vers le N. le fond diminue, et à 2 milles du cap San-Diego, il n'y a que 30 brasses sur un fond de roches. Il n'y a d'autre obstacle dans le détroit que la marée. La terre entre le cap du Bon-Succès et l'anse de Maurice est élevée et accore : un bâtiment peut

en approcher autant qu'il est nécessaire. A un peu plus de 2 milles au N. E. (du monde) du cap du Bon-Succès, il y a un promontoire avancé qui paraît d'abord être ce cap; il y a, dans son voisinage, deux îlots qui, de loin, ont l'air d'un navire.

BAIE DU BON-SUCCÈS.

La baie du Bon-Succès est à 6 milles au N. E. 1/4 N. (du monde) de ces roches; c'est un bon mouillage, très-sûr, pourvu que l'on ne mouille pas trop près de la plage de sable, au fond de la baie; car, pendant les coups de vent de S. E., une forte houle, très-dangereuse, entre dans la baie. Le meilleur mouillage est marqué sur le plan.

RAFALES.

La baie est entourée de hauteurs d'environ 1,200 pieds au dessus de la mer, ce qui la rend sujette aux rafales pendant les forts coups de vent. Pendant les coups de vent d'O., ces rafales sont violentes.

BROAD-ROAD DE COOK.

Le Broad-Road (Voie Large), mentionné par Cook, est une bonne reconnaissance de la baie, si la rentrée des terres ne l'indique pas assez. Le Broad-Road est une raie de terrain sans végétation, sur le côté S. de la baie.

ANSE DE MAURICE. — CAP SAINT-DIEGO.

L'anse de Maurice n'offre pas de mouillage; c'est uniquement un enfoncement plein de roches. De là, jusqu'au cap Saint-Diego, la terre est beaucoup plus basse, et la mer près de la côte moins profonde. Le cap Saint-Diego est bas, mais on peut l'approcher. On trouve moins de fond dans l'E. pendant environ 2 milles, que dans les autres parties voisines de cette côte. Il paraît qu'un récif avance du cap; sur ce récif il y a des bas-fonds, avec un fort remous et un ras de courant violent lorsque le vent est opposé à la marée.

CAP SAINT-VINCENT. — BAIE DE THÉTIS.

Au-delà du cap Saint-Diego, la côte incline subitement vers l'O. Le cap Saint-Vincent est un promontoire de roches avec des monticules au dessus; entre ce cap et le cap Saint-Diego se trouve la baie de Thétis, assez bon mouillage pour les vents d'O. et du S., quoique le fond soit de roches en beaucoup d'endroits. A l'entrée, la marée est très-forte; ainsi il faudrait mouiller par le travers d'un monticule vert, à l'O. de la baie et en dedans de l'entrée. On a de 6 à 12 brasses, fond de gros sable parsemé de roches.

LA TERRE AU-DELA DU CAP SAINT-VINCENT. — COTE D'UN ACCÈS FACILE.

Au-delà du cap Saint-Vincent, la côte incline vers l'O. et le N. O.; elle est peu élevée, mais dans l'intérieur il y a des montagnes en partie couvertes de bois. Des sondes régulières étendent à plusieurs lieues au large, et il y a bon mouillage sur toute la côte pour les vents d'O.

Les marées, dans le détroit de Lemaire, sont aussi régulières que dans toute autre partie du monde: en les saisissant à propos, elles contribuent à favoriser le passage du détroit.

DÉTROIT DE LEMAIRE.

Le détroit étant large et sans obtacles d'aucune espèce, les sondes régulières et la baie du Bon-Succès à portée, en cas de changement de vent et de marée, on peut y passer sans difficulté et sans danger. Si la marée est opposée à la direction du vent et de la houle, il y a un ras de marée au cap Saint-Diego, qui est dangereux pour les petits navires. Il y a là, comme je l'ai dit plus haut, un récif, et la marée y est forte. Nous l'avons éprouvé avec *le Beagle*, même dans les marées mortes; mais il faut dire aussi qu'une autre fois dans les grandes marées, le jour même de la pleine lune, nous passâmes cet endroit à mi-flot avec belle mer, quoique le courant fît de 3 à 4 nœuds à l'heure autour du cap, et que l'on vît du remous dans toutes les directions, le bâtiment n'en gouvernant pas moins avec peu de difficulté.

MARÉES.

Il y a haute mer sur la côte du Bon-Succès, et la mer est étale dans le dé-

troit, à 4 heures de l'après-midi, les jours de pleine et de nouvelle lune, et la mer est basse, et la mer étale au large à 10 h. du matin. La mer monte de 6 à 8 pieds, suivant le vent. Au cap Pilarès, ainsi que je l'ai dit, le changement de marée a lieu à midi à peu près. Sur la côte S. O. et la côte S. E., l'heure retarde jusqu'à cet endroit, où il a lieu à 4 heures. Du cap Saint-Diego, en allant vers le nord de la côte, le flot porte au N. et à l'O. avec la vitesse d'un nœud à trois. Le jusant porte en sens contraire, mais avec moins de vitesse. Dans le détroit de Lemaire, le flot va de 2 à 4 nœuds près du cap Saint-Diego, et d'un à trois à mi-canal, plus ou moins, suivant la direction du vent. Le jusant porte au S., faisant environ un nœud à l'heure. Parfois, quand un vent du N. s'oppose au flot, une sorte de mascaret se forme vers le cap Saint-Diego.

La baie du Bon-Succès est un excellent mouillage de relâche pour les bâtimens de toute espèce. On y fait de l'eau et du bois; mais il ne conviendrait pas pour un navire qui voudrait se réparer, à cause de la houle qui entre. On y est en sûreté; mais en hiver, où les vents d'E. sont fréquens, on ne doit pas mouiller aussi près du fond qu'en été.

ILE DES ÉTATS.

L'île des États est élevée, et ses montagnes ordinairement couvertes de neige; la côte, vers le détroit, est accore et raboteuse. Il n'y a d'autres dangers que les remous et les ras de marée dans le voisinage du cap.

Le cap Saint-Antoine, le cap du Milieu (Middle) et le cap Saint-Barthélemy sont de gros promontoires élevés. Les sondes au N. sont régulières et avertissent du voisinage de l'île des États ou du détroit de Lemaire.

(N° 10.)

OBSERVATIONS

SUR

LA NAVIGATION DU GOLFE D'ARABIE,

OU

MER ROUGE.

La navigation de la mer Rouge est bien différente de celle de la Méditerranée, qui peut être considérée comme une mer paisible en comparaison de la première. La mer Rouge est remplie d'un si grand nombre d'écueils et d'îles que les pilotes ont besoin de plus d'art et d'habileté pour éviter la terre que pour l'aborder. Elle est de plus sujette à des vents variables, puisqu'elle se trouve au N. des 30° de latitude, limites que ne dépassent point ces vents sur toute la circonférence du golfe; tandis que la navigation de l'océan Indien est gouvernée par des lois plus régulières, plus commodes pour les marins, et très-différentes de celles auxquelles la Méditerranée est soumise : il est nécessaire d'expliquer ce phénomène.

Tous ceux qui connaissent un peu l'histoire de l'Égypte, savent que les vents du nord y règnent pendant les six mois de la plus grande chaleur, et qu'on les y nomme les vents étésiens, ou les vents d'été. Ces vents balaient la vallée

du nord au sud, qui est la direction de l'Égypte ainsi que celle du Nil, qui la partage. Les deux chaînes de montagnes qui bordent l'Égypte, à l'orient et à l'occident, forcent le vent à suivre cette direction.

Il est naturel de penser qu'il en serait de même pour le golfe d'Arabie si cette mer étroite avait une direction parallèle à la terre d'Égypte, c'est-à-dire du septentrion au midi. Cependant le golfe d'Arabie, ou ce que nous appelons la mer Rouge, s'étend presque du N. O. au S. E, depuis Suez jusqu'à Moka. Là, elle tourne et va presque de l'E. à l'O. jusqu'à sa jonction avec l'océan Indien par le détroit de Babelmandel.

Ainsi les vents étésiens, qui sont directement nord en Égypte, prennent ici la direction du golfe, et soufflent avec force dans cette direction pendant tout l'été; c'est-à-dire que depuis le mois d'avril jusqu'au mois d'octobre, le vent règne du N. O. sur toute l'étendue de la mer Rouge, en remontant jusqu'au détroit; et que de novembre en mars, il est directement contraire, et descend le golfe, depuis le détroit de Babelmandel jusqu'à l'isthme de Suez.

Ces vents sont appelés, par quelques personnes, les vents *alisés;* mais c'est par erreur qu'on leur a donné ce nom, qui peut servir à répandre de la confusion dans les relations et à les rendre inintelligibles. Le vent alisé est un vent qui souffle pendant tout le cours de l'année, et qui a toujours soufflé du même point de l'horizon : tel est le vent du S. O. au S. de la ligne, et qui règne sur l'océan Pacifique et sur l'océan Indien. Mais, au contraire, les vents dont nous parlons à présent s'appellent *moussons.* Chaque année ils soufflent régulièrement six mois du nord, et six mois du sud sur le golfe d'Arabie; tandis que sur l'océan Indien, au delà du détroit de Babelmandel, leur direction est précisément opposée pendant le même temps; c'est-à-dire que pendant l'été ils viennent du sud, et pendant l'hiver ils viennent du nord, avec une légère inclinaison à l'E. ou à l'O.

L'on observera donc qu'un vaisseau partant de Suez, dans quelque mois d'été que ce soit, rencontrera un vent du N. O. très-violent qui le portera directement du golfe de Suez à Moka, où la côte va de l'orient à l'occident jusqu'au détroit de Babelmandel. Ainsi un vaisseau parti de Moka aura, pendant un court trajet, des vents variables, mais la plupart du temps soufflant de l'O, et ces vents le conduiront bientôt au détroit. Il n'a donc plus besoin de la mousson du golfe qui venait du N.; et quand il a passé dans l'océan Indien, il rencontre une autre mousson directement opposée, pendant les six mois d'été, à celle qui l'avait favorisé sur la mer Rouge. Cette mousson ne lui est pas moins favorable : elle souffle du N. O., et le porte à pleines voiles sans aucun délai, sans aucun obstacle, dans quelque port de l'Inde qu'il veuille aller.

A son retour il a le même avantage; il fait voile pendant les mois d'hiver, avec la mousson propre à cet océan, et qui, soufflant alors du N. E, le conduit au détroit de Babelmandel; le détroit franchi, il trouve dans le golfe un vent du S. E., directement contraire à celui qui est dans l'océan; mais la route qu'il a besoin de faire est contraire aussi; en sorte que ce vent de S. E., suivant la direction du golfe, le mène à Suez; et c'est la raison pour laquelle, dans les premiers âges, le commerce de l'Inde se fit sans difficulté par la mer Rouge.

VARIÉTÉS MARITIMES.

RENSEIGNEMENS NAUTIQUES SUR QUELQUES LOCALITÉS INDÉPENDANTES DES INDICATIONS GÉNÉRALES.

Avis aux navigateurs sur l'état actuel des passes de l'embouchure de la Gironde, par M. Beautems-Beaupré.

Une nouvelle reconnaissance de toutes les parties de la position maritime de Bordeaux vient d'être faite par les ingénieurs hydrographes de la marine, et l'on a trouvé des fautes si graves sur les cartes et plans de l'embouchure de la Gironde qui ont été publiés jusqu'à ce jour, qu'il a paru nécessaire de donner promptement connaissance aux navigateurs des principaux résultats de cette opération.

Il existe aujourd'hui, et il paraît constant qu'il a toujours existé à l'embouchure de la Gironde, une passe principale dont le brassiage est assez considérable pour qu'elle puisse être pratiquée par les vaisseaux de ligne du premier rang, et à plus forte raison par les plus grands bâtimens du commerce. Mais cette passe, qui est ouverte par les courans au milieu d'une masse considérable de sables mouvans qui obstruent la partie septentrionale de cette embouchure, est sujette, comme ces sables, à des déplacemens continuels, d'autant plus dangereux pour les navigateurs, qu'ils s'opèrent principalement sur deux bancs de sable, qui ont été représentés sur plusieurs plans comme étant des bancs de roche, invariables de position par leur nature.

Ces deux bancs sont la *Mauvaise* et la *Cuivre*. M. Teulère, ingénieur en chef au port de Rochefort, auteur d'un plan de l'embouchure de la Gironde qui a été publié par le dépôt général de la marine en 1800, a reproduit l'erreur commise par M. Magin à l'égard de la Mauvaise, et a représenté ce banc comme étant un banc de roche.

Il suffirait en quelque sorte de dire que c'est dans le nord d'un plateau de sable dont la *Cuivre* et même la *Mauvaise* font partie aujourd'hui, que se trouve la grande passe de l'embouchure de la Gironde, depuis que la passe du *Matelier* est comblée, pour donner une juste idée des dangers auxquels sont exposés les navigateurs qui, ne pouvant pas se procurer de bons pilotes lamaneurs, sont forcés de chercher à pénétrer dans ce fleuve avec le seul secours des plans de son embouchure qui ont successivement été rendus publics.

On conçoit aisément quelles peuvent être les conséquences d'erreurs aussi graves que celles commises à l'égard de la *Cuivre* et de la *Mauvaise ;* mais il ne serait pas facile de deviner comment des changemens aussi extraordinaires que ceux survenus dans les positions de ces deux bancs, depuis 1751 jusqu'à ce jour, ont pu s'opérer, sans que les pilotes lamaneurs de l'embouchure de la Gironde, qui sont en général des marins distingués, se soient aperçus que ces bancs ne pouvaient pas être des plateaux de roche. Ce n'est qu'à force de répéter à ces pilotes que nous trouvions la *Cuivre* précisément où la grande passe de la Gironde existait il y a 74 ans, et la *Mauvaise* à près d'une lieue dans l'ouest-nord-ouest de la position qui lui est assignée sur les plans des ingénieurs Magin et Teulère qu'ils ont entre les mains, que nous sommes parvenus à les convaincre que nos *lances* (sondes) ne nous trompaient pas.

M. Raoul, ingénieur hydrographe, qui a fait en 1812 et 1813, étant alors capitaine de frégate, une reconnaissance générale de la Gironde, dont les résultats sont consignés sur un plan en deux feuilles publié par le dépôt général de la marine en 1815

ayant cherché la *Mauvaise* à la position qui lui est assignée sur les plans des ingénieurs Magin et Teulère sans la trouver, et n'ayant pas eu l'idée que ce banc pouvait n'être qu'un amas de sable qui était déplacé, a supprimé jusqu'au nom de ce danger, qui est celui que les marins qui fréquentent la Gironde redoutent le plus. Ce même ingénieur paraît avoir accordé une trop grande confiance aux pilotes et peut-être aussi aux plans qu'il avait sous les yeux ; car il a indiqué le banc dont la *Cuivre* forme aujourd'hui le sommet, et auquel il a donné le nom de *Banc des Anes*, comme étant un banc de sable et de roche.

M. Raoul eût évité une telle méprise, s'il avait fait attention que la masse de ce banc se trouvait occuper le centre de l'ancien grand chenal, c'est-à-dire la passe du *Matelier*, quand il en fit la reconnaissance ; et que M. Teulère considérait le *Matelier* comme une passe déjà comblée en partie, et devenue secondaire, quand il dressa les instructions qui accompagnent son plan.

Nous avons trouvé que les sables de la *Cuivre* s'étaient avancés de plusieurs encâblures dans l'est depuis l'époque à laquelle M. Raoul en fit la reconnaissance, et tout porte à croire que ces sables atteindront bientôt les fonds de roche du plateau de Cordouan.

Ce que nous pouvons affirmer, par exemple, c'est que les navigateurs qui cherchent à pénétrer dans la Gironde par l'ancienne passe du *Matelier*, en se guidant avec un des plans de cette embouchure qui ont été publiés jusqu'à ce jour, courent le risque de se perdre.

Il n'existe plus maintenant que deux passes praticables pour les bâtimens du commerce; la *passe du Nord*, qui est connue aussi sous le nom de *passe du Demi-Banc*, et la *passe* de *Grave*.

La passe du *Matelier*, telle qu'elle existait du temps de Magin, c'est-à-dire en 1751, telle qu'elle a été trouvée par M. Kearney en 1767, telle que la présente le plan dressé par M. Teulère, et telle encore qu'elle se trouve indiquée sur le plan publié en 1815 par le dépôt général de la marine, n'existe plus.

Il faudrait, pour passer aujourd'hui dans l'est de la *Cuivre*, en venant du large, s'approcher trop près des roches de Cordouan, et se mettre trop en travers au courant de flot, pour qu'il soit prudent de donner dans cette passe dangereuse. Nous dirons même que la présence du meilleur pilote de la Gironde à bord d'un bâtiment ne serait pas suffisante pour justifier une telle manœuvre, si elle n'était pas commandée par la nécessité.

I. *Passe du Nord.*

Pour donner aujourd'hui dans la Gironde par la grande passe, c'est-à-dire par la passe qui est connue des navigateurs sous le nom de passe du *Demi-Banc*, et à laquelle M. Raoul a donné le nom de *passe du Nord*, que nous lui conserverons, il faut venir attaquer et traverser par six brasses d'eau une barre extérieure qui réunit le *Demi-Banc*, c'est-à-dire les sables couverts qui font suite à la pointe de la Coubre, avec le plateau formé par les sables du *Grand-Banc*, de la *Cuivre* et de la *Mauvaise*, en relevant et tenant à l'ouest du monde, la tour de la Coubre, jusqu'à ce que l'on soit arrivé à quelques encâblures des sables découverts qui forment le prolongement de la pointe sur laquelle cette tour est placée.

Il faut ensuite arrondir les sables découverts de la pointe de la Coubre, à la distance d'un demi-mille, pour éviter de tomber sur la pointe nord-est de la *Mauvaise*, laquelle pointe est située par rapport à la tour de la Coubre dans l'ouest 18° sud du monde, à la distance de deux milles marins; puis enfin, quand on est parvenu en dedans de la *Mauvaise*, il faut s'éloigner sur le champ du rivage, en portant au sud-est, jusqu'à ce que l'on soit rendu dans la direction de la tour de Terre-Nègre vue par Saint-Palais, afin d'éviter de tomber entre la côte et la *Barre à l'Anglais*, dont la pointe occidentale se porte aujourd'hui jusque dans le sud 17° ouest du monde de la tour de la Coubre, à la distance de huit cent cinquante toises. On peut suivre ensuite la direction de la tour de Terre-Nègre vue par Saint-Palais jusqu'à ce qu'on ait doublé le plateau de *Monrevel*. On ne trouvera pas moins de six brasses d'eau sur la barre extérieure de la passe du Nord, si l'on a l'attention de ne pas la traverser plus dans le sud que la direction indiquée ci-dessus. La pointe du *Demi-Banc* qui limite cette barre du côté du nord, est située dans l'ouest 19° nord du monde de la tour de la Coubre, à la distance de quatre mille cinq cents toises. La pointe septentrionale du grand banc de la *Cuivre*, qui la limite du côté du sud, est située dans l'ouest 13° sud

du monde de la tour de la Coubre, à la distance de cinq mille toises. La largeur du chenal, qui est d'environ quinze cents toises près de la barre, diminue à mesure que l'on approche de la côte, et elle n'est plus que de cinq cents toises entre la pointe nord-est de la *Mauvaise* et l'extrémité occidentale des sables de la pointe de la Coubre.

Comme le brassiage augmente promptement en dehors et en dedans de la barre extérieure, il en résulte que la mer est souvent très-grosse sur son sommet, et que dans quelques circonstances, il y aurait de la témérité à vouloir la franchir.

C'est surtout quand le temps devient brumeux, et qu'il y a apparence de calme, qu'il faut éviter de donner dans les passes de la Gironde; parce qu'alors la mer peut y devenir très-grosse dans un instant.

Les pilotes désignent par le nom de *brume sèche* l'espece de brume accompagnée de calme qui occasionne une affreuse mer dans toutes les passes de l'embouchure de la Gironde.

On peut considérer comme une seconde barre le haut-fond qui réunit aujourd'hui la *Barre à l'Anglais* à la *Mauvaise*, parce que le brassiage de ce haut-fond est de six brasses, de même que celui de la barre extérieure; tandis que l'on trouve jusqu'à vingt brasses de profondeur dans le chenal, entre ce haut-fond et la barre extérieure, près des sables qui forment la pointe de la Coubre, et presque à toucher la pointe nord-est de la *Mauvaise*.

La *Mauvaise*, dans son état actuel, ne serait un banc réellement dangereux pour les plus grands bâtimens du commerce, qu'autant que la mer serait grosse; car nous n'avons pas trouvé moins de dix-huit pieds d'eau dessus, au moment de la plus basse mer. Mais nous devons dire qu'il est toujours prudent de ne pas s'engager sur ce banc, près duquel on trouve jusqu'à vingt brasses de profondeur; quand il est bien reconnu surtout que la mer y devient affreuse en un instant, pour peu qu'il vente d'une direction opposée à celle dans laquelle se portent les courans, et même quand le courant et le vent viennent de la rivière et que la houle vient du large.

Après avoir dit que dans l'état actuel de l'embouchure de la Gironde, il n'existait réellement à cette embouchure que deux passes praticables pour les bâtimens du commerce, savoir, la *passe du Nord* et la *passe de Grave*, et après avoir donné une idée exacte de la première de ces passes, qui est formée par les courans au milieu de la masse considérable de sable qui s'étend depuis les rochers du plateau de Cordouan jusqu'à la pointe de la Coubre, il nous reste à parler de la *passe de Grave*.

II. *Passe de Grave.*

On donne le nom de *passe de Grave* à une coupure qui existe le long de la côte du Médoc, dans les rochers du plateau sur lequel est située la tour de Cordouan. Cette passe est invariable de position, et sans doute aussi de brassiage; mais sous ce dernier rapport, nous n'osons rien affirmer, dans l'impossibilité où nous sommes de comparer le résultat de notre travail avec celui qui a été fait jusqu'à ce jour.

Ce que nous annonçons avec plaisir aux navigateurs, c'est que la direction de l'entrée de cette passe, qui se trouve entre les hautes roches du plateau de Cordouan qui sont nommées le *Chevrier*, et les hautes roches du même plateau connues sous le nom de *banc des Olives*, est parfaitement bien donnée par le sémaphore Saint-Nicolas, et par une grande balise qui a été placée à cet effet au pied de la dune sur laquelle est ce sémaphore, d'après les instructions de M. Raoul. Il serait à désirer seulement que l'on augmentât assez le volume de ces deux balises pour qu'elles pussent être aperçues d'une grande distance à la mer. Elles gisent, l'une par rapport à l'autre, 18° nord et ouest 18° sud du monde.

La partie intérieure de la passe de Grave est limitée du côté de l'est par la côte du Médoc, et du côté de l'ouest par les roches du plateau de Cordouan qui sont dans l'ouest de la direction donnée par l'église de Royan et la tour du Chay. Ces deux tours gisent, l'une par rapport à l'autre, nord 47° 3′ est et sud 47° 3′ ouest du monde.

Si l'on consulte le plan levé par Magin, on sera porté à croire que l'on peut compter sur un brassiage de quatorze pieds, au moment de la basse mer, sur la partie la moins profonde de la *passe de Grave*.

M. Teulère n'a pas manqué de sonder dans la *passe de Grave*; mais il dit, dans l'instruction relative à cette passe, que l'on trouvera treize pieds d'eau de basse mer dans sa partie la moins profonde.

Le plan publié en 1815 indique un brassiage plus fort de quelques pieds que celui donné par les anciens plans; mais nous de-

vons dire que tout bâtiment qui tente l'entrée de la Gironde par cette passe, ne doit compter que sur dix pieds d'eau au moment des plus basses mers, dans sa partie intérieure, attendu que nous avons acquis la certitude qu'il existe beaucoup de petites têtes de roches isolées dans l'étendue de cette passe, sur lesquelles il ne reste que cette quantité d'eau. Nous avons même trouvé dans l'ouest 12° nord du monde du sémaphore Saint-Nicolas; et à la distance de seize cents toises de ce sémaphore, une roche sur laquelle il ne doit pas rester plus de sept pieds.

Comme il nous paraît difficile qu'un bâtiment évitât de tomber sur une de ces têtes de roche isolées, quand même toutes seraient indiquées par des bouées, il en résulte qu'il ne faut réellement pas compter sur un brassiage plus fort que celui trouvé sur ces dangers.

Nous avons trouvé à la partie septentrionale de la *passe de Grave*, du côté de Cordouan, une roche dont M. Raoul n'a pas eu connaissance, sur laquelle il ne reste que neuf pieds d'eau de basse mer. Elle est située dans l'est 9° sud du monde de la tour de Cordouan, à la distance de deux milles six cents toises, et presqu'à toucher du côté de l'ouest la direction de l'église de Royan, vue par la tour du Chay. Cette roche est celle qui est appelée *Ruffiat* sur les anciens plans; d'où il résulte que M. Raoul s'est trompé en donnant le nom de *Ruffiat* à des roches de la côte du Médoc qui sont séparées de ce rocher par le *chenal de Grave*.

L'examen approfondi que nous venons de faire de toutes les parties de *la passe de Grave*, nous porte à conseiller aux navigateurs qui donnent dans la Gironde par cette passe, de ne jamais s'engager sur le plateau de Cordouan dans l'ouest de la direction donnée par l'église de Saint-Pierre de Royan, vue par la tour du Chay. Nous leur conseillons aussi d'éviter de s'éloigner beaucoup de cette direction du côté de l'est, en louvoyant, attendu que le courant de flot porte avec force sur la côte du Médoc, d'où il serait impossible de se relever dans beaucoup de circonstances.

Les pilotes de l'embouchure de la Gironde savent: 1° que les deux directions de la passe sont bien indiquées, savoir: celle extérieure par le sémaphore Saint-Nicolas; et la direction intérieure, par l'église de Saint-Pierre de Royan et par la tour du Chay.

2° Que l'on ne doit pas compter sur plus de douze pieds d'eau dans cette passe au moment de la basse mer; et c'est le brassiage que l'on trouverait réellement sur les roches dont nous venons de parler dans les basses mers ordinaires.

3° Qu'il ne faut pas, en louvoyant, se porter dans l'ouest de la direction donnée par l'église Saint-Pierre de Royan et par la tour du Chay, dans la crainte de tomber sur *le Chevrier* et sur *le Ruffiat*.

4° Que, quand le vent favorise pour faire route directe, il faut gouverner de manière à tenir la tour de Saint-Pierre de Royan ouverte de sa largeur à droite de la tour du Chay.

5° Qu'il ne faut pas trop hanter la côte du Médoc en louvoyant, parce que le courant de flot porte sur cette côte, et qu'il serait dangereux de se trouver affalé dessus, et d'être obligé de mouiller près du rivage, quoique l'on trouve des fonds de sable sur plusieurs points.

6° Que l'on ne doit tenter la sortie de la Gironde par cette passe avec un grand bâtiment, que quand la mer monte encore, et que l'on a un vent frais et portant.

7° Qu'il faut éviter d'y mouiller.

8° Ils savent enfin qu'il faut donner la préférence *à la passe du Nord* sur *la passe de Grave*, quand les circonstances permettent de fréquenter l'une ou l'autre, parce que le brassiage y est beaucoup plus considérable, et surtout parce que le fond est bon pour le mouillage dans toute son étendue.

OBSERVATIONS SUR LA BARRE D'OPORTO ET SUR L'ENTRÉE DU DOURO.

(EXTRAIT.)

La première précaution à prendre par les bâtimens qui vont à Oporto, est d'être certains de leur latitude, à cause de la grande ressemblance que présentent les terres et les villes qui sont au N. d'Oporto. Cette ville est à environ 3 milles de la mer; elle est bâtie, en partie, sur une petite éminence; on voit au milieu le clocher nommé, Torre dos Clerigos, qui paraît noir, et sur le bord de la mer, le village de Foz. Aucun bâtiment ne doit essayer de passer la barre sans un pilote; car elle change continuellement, et la rivière est sujette à des crues qui rendent son entrée très-dangereuse.

Ces crues, occasionées soit par des vents d'O. et de S. O., qui empêchent les eaux de s'écouler, soit par de grandes pluies, ou des fontes de neige, sont indiquées d'abord parce que le courant de jusant cesse de se faire sentir pendant deux ou trois jours, et ensuite par les saletés et l'écume dont le fleuve se trouve couvert; dans ces circonstances, il est indispensable de prendre les plus grandes précautions, pour assujettir le bâtiment, car le fond n'est pas d'une bonne tenue.

M. Graham, second master du brik *le Royaliste*, nous a transmis les instructions suivantes, pour les bâtimens qui naviguent sur le Douro.

Pendant les mois d'été, le meilleur mouillage est devant la ville, 50 brasses au dessous du rocher, qui découvre à mi-marée; comme il n'y a aucun autre rocher dans cet endroit, on ne peut pas se méprendre : on mouillera une ancre d'affourche de l'avant, et une ancre à jet de l'arrière; on se tiendra aussi près que possible de la côte S., et on s'y amarrera par des hansières de l'avant et de l'arrière. Mais à la première indication d'une crue, soit par la continuité de la pluie, soit par la neige qui tomberait sur les montagnes, surtout, lorsqu'il dégèle, on doit immédiatement descendre jusqu'au couvent de Saint-Antonio de Val-de-Piedale. Voici les marques de ce mouillage; le couvent de Sarra, qui est situé sur une montagne au-dessus du pont, justement ouvert de la pointe Saint-Antonio, et restant au S. E. 1/2 E. du compas: la pointe de l'ancien cimetière au N. O. 8° 1/2 N.; une grande maison jaune, qu'on voit dans la vallée, sur la rive S., au lieu de quelques arbres, au S. 1/4 S. O. Quand on est dans ces marques, on se trouve par 20 pieds d'eau de basse mer, de grande marée; le navire ayant le cap au S. E., on devra mouiller une ancre d'affourche par 50 brasses à un 1/4 du bossoir du bâbord, et une ancre à jet, par 70 brasses par la hanche de bâbord. La seconde ancre doit être fixée à terre et enfoncée dans le quai, faisant un angle de trois quarts avec l'avant du bâtiment à tribord. Une hansière partira aussi de la hanche de tribord, et sera amarrée à terre; enfin, un fort grelin ira du bossoir de tribord au rivage, pour pouvoir haler le bâtiment plus près de terre : tous les câbles seront tenus raides, et on veillera avec attention au mouvement de la marée, ayant soin de se haler à terre aussitôt que l'eau s'élève, et s'arrête au dessus de la marque de la pleine mer; car le jusant se fait à peine sentir pendant un ou deux jours avant une crue. On aura grand soin d'empêcher que le bâtiment ne touche, en se halant, vers la terre, et on tiendra des boute-hors tout prêts pour le repousser du rivage; on observera attentivement le mouvement où l'eau commence à descendre, et on s'éloignera de la côte à mesure qu'elle baissera. Après une forte crue, il est convenable de visiter ses ancres; sans cela il est probable qu'on les perdrait. L'élévation de l'eau, dans ces cas-là, est de 20 pieds au dessus du niveau de la pleine mer. Le mouvement de la marée dans la rivière, jusque vis-à-vis de la ville, est de 12 pieds.

ÉCUEIL DANGEREUX DANS LE CANAL DE MOZAMBIQUE.

Note communiquée par le capitaine Horsburgh.

Le 21 avril, 1831, à 1 heure 30 minutes après midi, le *Rover* découvrit, par 12° 22′ de latitude S. et 49° 19′ 45″ de longitude E. de Gr., un écueil très-étendu et très-dangereux; il a environ 10 milles de longueur E. S. E. et O. N. O.; un espace de 4 ou 5 milles d'étendue, découvre à mi-marée, et le reste est couvert de brisans très-élevés. Lorsqu'on relève le milieu de ce danger au N. N. E 1/2 N., à environ 5 à 6 milles de distance, on trouve 12, 10, 9 et 8 brasses d'eau, fond de sable et de roche. De ce point, le *Rover* porta directement sur Mayotta, où il trouva, par un chronomètre et deux séries de distances lunaires, que la longitude que l'on avait conclue pour ce danger était exacte.

Cette île est placée sur la carte du détroit de Mozembique, donnée par le capitaine Horsburgh, d'après les travaux du capitaine Heywood, et il est marqué qu'elle a été vue, en 1682, par *le Firebrass*, et, en 1766, par *le Devonshire*.

On trouve, dans le *United service journal*, janvier, 1833 la note suivante:

« Le baleinier anglais *Borneo*, capitaine Ross, s'est perdu, le 22 juillet 1832, dans le N. du canal de Mozambique, sur un récif de corail, par 12° 14′ S., et 46° 7′ E. de Greenw. Le capitaine, le chirurgien et un matelot, ont gagné, au bout de trois jours, avec une chaloupe, l'île de Johanna, éloignée de 100 milles.

« En 1829, M. Poutier, lieutenant de vaisseau, commandant la gabare *la Zélée*, avait découvert, dans les mêmes parages, une île de sable et un banc. On trouve, dans les *Annales maritimes*, 1831, tom 2, page 77, l'extrait du voyage de ce bâtiment, avec le plan du banc qui a été découvert; on y voit que le banc se trouve placé par 12° 28′ de latitude S. et 44° 15′ de longitude E. de Paris, et l'île, par 12° 21′ S. et 41° 25′ E.

PORT DE TAMPICO AU MEXIQUE.

Extrait d'un rapport de M. Hersant, consul de France à Tampico.

Le port de Tampico était peu fréquenté avant que des négocians européens n'y fondassent, il y a une quinzaine d'années, la ville du même nom qu'on appela de *Tamaultpas*, afin de la distinguer de *Tampico-Viejo* et de *Tampico-el-Alto*. D'après la carte du Mexique, publiée en 1825 par l'ordre du général Victoria, l'entrée de la rivière est par les 22° 16′ de latitude nord, et les 91° 30′ de longitude, méridien de Cadix.

La rivière a 2,000 pieds de largeur depuis la barre jusqu'en face de la ville; en général, le terrain est élevé au sommet des Caudes et plat vis-à-vis.

Un ouvrage qui se trouve entre les mains de presque tous les capitaines qui fréquentent le golfe de Mexique *Derrotero del Seno Mexicano* : Madrid, 1810), renferme, au sujet de Tampico, des erreurs contre lesquelles il est bon que les navigateurs soient prévenus.

L'auteur dit, « que la rivière Tampico a un bon fond et assez d'eau pour les bâtimens qui tirent moins de trois brasses. » Jamais un navire de ce tirant d'eau ne pourrait passer sur la barre, même dans la saison la plus favorable; car jamais il n'y a eu plus de 13 à 14 pieds de profondeur, et cette quantité d'eau se réduit, dans la saison des pluies, jusqu'à 10 et même 8 pieds d'eau. Il arrive, de ces fausses données, que la plupart des bâtimens français qui visitent ce port

frappent sur la barre et font de fortes avaries, quoique quelques uns des capitaines aient la précaution de mettre à terre une partie de leur chargement, avant d'essayer d'entrer dans la rivière.

L'auteur du *Derrotero* ajoute que la barre qui court N. O. et S. O. a plus ou moins d'eau, selon les crues de la rivière : ceci n'est vrai qu'en partie. La barre de Tampico n'a point de position fixe ; elle varie continuellement, et c'est tellement le cas, que les pilotes vont chaque matin reconnaître le passage, qui rarement reste à la même place plusieurs jours de suite ; la quantité de pieds d'eau qui s'y trouve n'est pas, ainsi que je l'ai dit, moins changeante.

Ce sont les États-Unis du nord, si voisins du Mexique, qui y font à eux seuls plus de commerce que toutes les autres nations ensemble, et qui finiront par y implanter leur industrie et par y faire abonder ces ressources qu'on trouve dans les plus petits ports.

ÉCUEIL OTTER, MER DES INDES.

Lat. 33° 43′ S. ; long. 36° 30′ E. Gr.

*Extrait d'une lettre de M. Blakiston, master du navire l'*Anna-Maria.

Le 15 janvier 1830, à huit heures du matin, j'ai observé l'eau décolorée à l'E. N. E., environ 1/3 de mille du bâtiment ; je ne doute pas que ce ne soit un écueil ; il paraît avoir peu d'étendue, et j'estime qu'il peut y avoir 10 à 12 brasses d'eau dessus. Je le place par 33° 43′ S. par une hauteur méridionale, et par 36° 30′ E. de Greenwich, par le moyen d'observations lunaires, et du transport du temps par un chronomètre réglé au Cap. Je ne pus pas envoyer un bateau pour sonder, mais je n'ai aucun doute sur son existence. Je pense que ce doit être l'écueil Otter, qui est marqué douteux sur les cartes que je connais ; et je crois devoir avertir tous les capitaines de veiller lorsqu'ils se trouvent dans ces parages ; je pense que, dans les mauvais temps, la mer y doit être très-dangereuse.

ÉCUEIL DU CAP DES PALMES.

Le 16 décembre 1830, le bâtiment de guerre anglais *Athol*, faisant route le long de la côte d'Afrique, par 12 brasses d'eau, à 3 ou 4 milles de distance de la terre, et à 1 1/2 mille des brisans les plus au large, toucha un rocher couvert ; on relevait alors :

La ville du grand cap des Palmes un peu à l'O. N. O. du compas.

Un rocher rond au-dessus de l'eau à l'E. 1/4 N. E.

Un bouquet d'arbres à l'extrémité E. des terres à l'E. 1/2 S.

La variation était du 19°.

Il y avait 10 brasses d'eau tout autour du bâtiment. (*Amirauté*, le 6 mai 1831.)

ROCHER DE L'AIGLE. Latitude 51° 45′ S., longitude 65° 10′ O. Gr.

Le capitaine Salvy, commandant le brick de guerre français l'*Alerte*, assure que ce rocher a été vu par plusieurs bâtimens ; un entre autres envoya son canot sonder dessus. Ce rocher est très-dangereux pour les bâtimens qui veulent doubler le cap de Horn, en ce qu'il se trouve au milieu du passage entre les îles Malouines et la côte d'Amérique (1).

ÉCUEIL DOLLABARATS, dans le N. E. de l'île Sainte-Marie (Açores), latitude 37° 13′, longitude 24° 54′ O. de Greenwich ; brisans. — Rochers Tulloch, latitude 37°.

(1) Malgré ces renseignemens, l'existence de ce rocher paraît très-douteuse, plusieurs navigateurs l'ayant vainement cherché.

25′, longitude 24° 45″ O. Gr. Extrait d'une lettre du capitaine J. D. Markland, commandant le vaisseau *le Breton*, en date du 20 février 1832.

« J'ai louvoyé pendant la nuit entre les îles Saint-Michel et Sainte-Marie, désirant voir les Formigas; au point du jour, le temps étant brumeux, nous aperçûmes un écueil très-dangereux, qui brisait violemment, et, aussitôt que le brouillard fut dissipé, nous vîmes les Formigas. Les rochers et l'écueil étant venus en alignement, on reconnut que ce dernier restait au S. S. E. (du compas), à la distance d'environ 3 milles des Formigas, dont la position est exacte. »

L'extrait précédent apporte une preuve satisfaisante que l'écueil vu par le capitaine Dollabarats en 1788, est bien placé sur les cartes; il serait à désirer qu'on pût en dire autant des rochers *Tulloch*, nommés ainsi d'après le capitaine du brick *l'Equateur* de Portsmouth, qui dit les avoir vus en 1808. Purdy annonce qu'ils ont été vus plusieurs fois depuis cette époque, entre autres, par M. Ferguson, commandant *l'Ayrshire*, qui les place à 9 milles dans l'E. N. E. des Formigas. Nous avons sous les yeux la copie d'une lettre du capitaine Handerson, commandant *le Fortescue*, qui annonce que le 17 avril 1829, il vit les rochers Tulloch à peu près dans la même position indiquée ci-dessus; malheureusement il ne sonda pas.

D'après la demande de la Trinity-House, le navire de S. M. l'*Ariane*, capitaine Maryat, fut envoyé à la recherche de ces rochers l'été dernier; mais après avoir pris son point de départ des Formigas, et avoir dirigé sa route de manière à les voir s'ils étaient dans la position qu'on leur assignait, rien ne fut aperçu. Les embarcations de *l'Ariane* furent envoyées à la découverte, et, quoique le temps fût beau et les circonstances favorables, on ne trouva rien. Nous sommes donc forcés de mettre les rochers Tulloch au nombre des vigies douteuses. La perte récente du *Zillach*, dans ces parages, suffit pour engager les navigateurs à craindre l'existence de dangers inconnus dans les environs des Formigas.

PREMIÈRE DIVISION.

PARTIE NAUTIQUE.

DEUXIÈME SECTION.

Phares, feux et points de reconnaissance des contrées maritimes du globe.

Ce travail est la suite et le complément, jusqu'à ce jour, des renseignemens semblables publiés dans l'Annuaire de 1833. Pour les phares, feux et points de reconnaissance des îles Britanniques et de la France, nous avons suivi les lignes de côtes établies dans les publications officielles de ces deux puissances; la même direction nous ayant manqué pour les autres états et quelques contrées, telles que l'Italie et l'Espagne, ayant une multitude de points de reconnaissance presque ignorés et de peu d'intérêt, nous avons adopté l'ordre alphabétique qui, se trouvant répété à la table, offrira toute la facilité qu'on peut désirer pour les recherches.

PHARES ET FEUX

DES CÔTES

D'ANGLETERRE, D'IRLANDE ET D'ÉCOSSE,

PUBLIÉS PAR ORDRE DE L'AMIRAUTÉ.

Nota. Les noms des feux principaux, tels que *Scilly*, *Longships*, *Lizard*, etc. sont précédés tous d'une*, pour les distinguer de suite des feux de port.

Les feux flottans portent dans le jour un ou plusieurs pavillons rouges, ainsi qu'il est indiqué dans la colonne. L'instrument dont ils se servent en temps de brume, pour avertir les navires de leur position, est un *tam-tam* ou *gongue*, dont le son se fait entendre à de grandes distances.

Les brasses et les pieds sont en mesures anglaises.

* PHARE DE SCILLY, situé sur la partie la plus élevée de l'île St-Agnès; feu tournant et brillant, à éclipse toutes les minutes, qui s'aperçoit à 17 milles en mer, en temps clair: construit à la hauteur de 53 pieds.

* PHARE DE LONGSHIPS, situé sur les roches de Longships; feu fixe et brillant, à éclipse toutes les minutes, qui s'aperçoit à 14 milles en temps clair: construit à 36 pieds de hauteur.

PHARE DU MOLE de Penzance, situé à l'extrémité du môle; feu fixe et brillant, à éclipse toutes les minutes, qu'on voit à 9 milles de distance en temps clair: construit à 29 pieds de hauteur.

*PHARE DE LIZARD, situé sur le Cap, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse toutes les minutes, qu'on voit à 20 milles de distance en mer, N. N. O., 1/2 O. à 223 pieds l'un de l'autre.

Quand ils sont l'un par l'autre, on évite les Manacles et les Shags.

*PHARE D'EDYSTONE, situé sur la roche d'Edystone, qu'on peut voir à une distance de 13 milles en temps clair : feu fixe, brillant, à éclipse toutes les minutes: construit à 72 pieds de hauteur.

PHARE DE DIGUE, ou breakwater, flottant, situé à l'extrémité O. du breakwater de Plymouth, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse toutes les minutes, qu'on peut voir à une distance de 5 milles en temps clair : construit à la hauteur de 72 pieds.

Mouillé par 7 brasses.

PHARE DU PORT de Plymouth, situé sur le môle O. de Barbican, feu fixe, brillant, à éclipse toutes les minutes, qu'on peut voir à 9 milles de distance en temps clair : construit à 20 pieds de hauteur.

*PHARE DES CASQUETS, situé sur la roche des Casquets, ayant 3 feux tournans et brillans, à éclipse toutes les 15 secondes, qu'on peut voir à une distance de 13 milles en temps clair, dont l'un E. 1/2 N. est à 185 pieds, un autre S. O. 9° O. à 138, et un autre N. O. 1/2 O., à 73 pieds de distance les uns des autres.

*PHARE DE PORTLAND, situé sur la pointe de Portland, ayant 2 feux, dont le supérieur tournant et l'inférieur fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, et dont l'un N. O. 9° O. est à 1509 pieds de distance de l'autre, qu'on peut voir à une distance de 12 milles en mer, en temps clair.

Feux de direction pour les bancs de Race et Shambles.

PHARE DE HURST, situé sur la plage de Hurst, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, N. E. 1/4 E. 5° E., éloignés de 755 pieds l'un de l'autre, qu'on peut voir à la distance de 9 milles en temps clair.

Il y a un autre feu dans le phare du S. O. ou l'inférieur; il est rouge, et ne paraît que dans la direction de l'E. 1/4 S. E., 1/2 S.

*PHARE DES NEEDLES, situé sur la pointe de Needles, île de Wight, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 23 milles, en temps clair : construit à la hauteur de 26 pieds.

PHARE DE BEMBRIDGE ou Nab, flottant, situé au large de la pointe de Bembridge, pointe E. de l'île de Wight, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 8 milles, en temps clair : construit à 26 pieds de hauteur.

Mouillé par 8 brasses; en temps de brume, on frappe sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE D'OWERS, flottant, situé à l'extrémité des écueils, côte de Sussex; feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles, en temps clair : construit à la hauteur de 26 pieds.

Mouillé par 11 brasses; pendant la brume, on frappe sur un gongue de 10 en 10 minutes; quand un bâtiment suit une route dangereuse, on tire du canon, et le pavillon est amené à mi-mât jusqu'à ce qu'il change de direction.

PHARE DE SHOREHAM, situé à l'entrée du port de New-Shoreham, ayant 2 feux N. N. E. 1100 pieds de distance entre eux, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 8 milles en mer par un temps clair : le supérieur construit à 38, et l'inférieur à 5 pieds de hauteur.

Le plus bas est au milieu de la jetée; le plus haut à 1100 pieds dans l'intérieur; ce dernier est allumé toute la nuit.

PHARE DE BRIGHTON, situé à l'extrémité de la chaîne au large, feu fixe, vert, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles, en mer, par un temps clair : construit à 22 pieds de hauteur.

PHARE DE NEWHAVEN, situé à l'extrémité de la jetée O., ayant 2 feux sur une barre traversière, ayant une distance de 44 pieds entr'eux, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 8 milles, en mer, par un temps clair : construit à 22 pieds de hauteur.

La barre traversière est orientée suivant la direction du chenal; le feu supérieur est allumé toute la nuit.

*PHARE DE BEACHY-HEAD, situé sur la falaise de Belletout, feu tournant, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 28 milles, en temps clair : construit à 20 pieds de hauteur.

Quand on le tient ouvert de la falaise, on évite l'écueil du Royal Sovereign.

PHARE DE HASTINGS, situé sur la place et la rue de Hill, ayant 2 feux N. N. O. à 400 pieds l'un de l'autre, fixes, à éclipse de 2 en 2 minutes, le supérieur brillant, l'inférieur rouge; qu'on peut voir à la distance de 9 milles, en temps clair; l'inférieur construit à 25 pieds de hauteur.

Pour servir d'amers aux pilotes qui viennent sur la plage; allumés du 25 mars au 29 septembre.

PHARE DU HAVRE de Rye, situé sur le Camber, ayant 2 feux N. 1/4 N. O. à 420 pieds de distance entre eux, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 9 milles en mer par un temps clair : construits à 30 pieds de hauteur.

Quand il y a 10 pieds d'eau sur la barre, on hisse un pavillon.

*PHARE DE DUNGENESS, situé sur la pointe de Dungeness, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes : construit à 86 pieds de hauteur, qu'on peut voir à une distance de 20 milles, en mer, par un temps clair.

PHARE DE FOLKSTONE, situé à la tête de la jetée du S., feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 6 milles, par un temps clair : construit à une hauteur de 86 pieds.

PHARE DE DOUVRES, situé sur la jetée du S., ayant 2 feux E. 1/4 S. E., à 1,347 pieds de distance entre eux, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 12 milles, par un temps clair : construit à la hauteur de 12 pieds.

Dans le jour, on hisse un pavillon, quand il y a 10 pieds d'eau.

*PHARE DE SOUTH-FORELAND, situé sur South-Foreland, ayant 2 feux E. 1/4 S. E. à 1,347 pieds de distance entre eux, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 20 milles, en mer : construit à la hauteur l'un de 41, et l'autre de 32 pieds de hauteur.

Feux d'amers pour les bancs de Godwin.

PHARE DE SOUTH-AND-HEAD, flottant, situé à l'extrémité S. des bancs de Godwin, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 10 milles, par un temps clair : construit à 32 pieds de hauteur.

Mouillé par 13 brasses; en temps de brume, on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE DE GULL, flottant, situé à l'extrémité O. des bancs Godwin, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 7 milles, par un temps clair : construit à 32 pieds de hauteur.

Mouillé par 11 brasses; pendant la brume, on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE DE GODWIN, flottant, situé à l'extrémité du banc du N., ayant 3 feux triangulaires fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles, par un temps clair : construit à 32 pieds de hauteur.

Mouillé par 9 brasses; pendant la brume on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE DE RAMSGATE, situé sur la jetée du S., feu fixe, rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 6 milles, par un temps clair : construit à 32 pieds de hauteur.

Dans le jour, on hisse un pavillon sur la falaise, quand il y a 10 pieds d'eau.

*PHARE DE NORTH-FORELAND, situé sur North-Foreland, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 22 milles, par un temps clair : construit à 50 pieds de hauteur.

PHARE DE MARGATE, situé sur l'extrémité O. de la jetée, feu fixe, rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 13 milles, par un temps clair : construit à 70 pieds de hauteur.

Il y a aussi un feu rouge à l'extrémité du débarcadère de Jervis.

PHARE DE NORE, flottant, situé à l'extrémité E. des bancs de Nore, feu

fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 10 milles, par un temps clair : construit à la hauteur de 70 pieds.

Mouillé par 9 brasses ; en temps de brume, on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE D'HARWICK, situé à Harwick, ayant 2 feux N. N. O. 1/2 O., à 653 pieds de distance l'un de l'autre, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 12 milles, par un temps clair : construit à la hauteur de 68 pieds. La base du plus bas est de 5 pieds au dessus du niveau de la haute mer.

PHARE DE GALLOPER, flottant, situé à l'extrémité O. du banc de Galloper, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 10 milles, par un temps clair: construit à la hauteur de 32 pieds.

Mouillé par 16 brasses ; en temps de brume, on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE DE SUNK, flottant, situé à l'extrémité E. du banc de Sunk au large de Harwick, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles, par un temps clair : construit à 32 pieds de hauteur.

Mouillé par 11 brasses ; en temps de brume, on sonne un gongue de 10 en 10 minutes.

*PHARE D'ORFORD, situé à Orfordness, ayant 2 feux N. E. 1/4 E. 3° E., fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 22 milles, par un temps clair : construits, l'un à 83 et l'autre à 55 pieds de hauteur.

Feux d'amers pour l'entrée du N. et du S.

*PHARE DE LOWESTOFFE, situé à Lowestoffe, ayant 2 feux N. 3° E., à 2,280 pieds de distance entr'eux, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir, l'un à 16 et l'autre à 10 milles, en mer : construit à 35 pieds de hauteur.

PHARE DE STANFORD, flottant, situé sur le chenal de Stanford, au large de Lowestoffe, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir de 9 milles, en mer, par un temps clair : construit à la hauteur de 35 pieds.

*PHARE DE WINTERTON, situé sur la pointe de Winterton, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 20 milles, par un temps clair : construit à la hauteur de 52 pieds.

PHARE DE NEWARP, flottant, situé à l'extrémité N. du banc de Newarp, ayant 3 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles, par un temps clair : construit à 52 pieds de hauteur

Mouillé par 21 brasses ; en temps de brume, on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes. Il a les côtés peints.

PHARE D'HAISBOROUGH, flottant, situé à l'extrémité N. du banc d'Haisborough, 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles, par un temps clair : construit à 52 pieds de hauteur.

Mouillé par 13 brasses ; en temps de brume, on frappe sur un gongue de 10 en 10 minutes.

*PHARE D'HAISBOROUGH, situé près d'Haisborough, ayant 2 feux N. O. 3° O., 1/2 mille l'un de l'autre ; feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir, l'un à 17 milles et l'autre à 15 milles, en mer, par un temps clair : construits, l'un à la hauteur de 77, et l'autre à 63 pieds.

Feux d'amers pour se diriger dans le gut d'Haisborough.

*PHARE DE CROMER, situé à Foulness près Cromer, feu tournant, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 22 milles en mer, par un temps clair : construit à la hauteur de 38 pieds.

*PHARE DE CHAPEL, situé sur la pointe d'Hunstanton, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 14 milles en mer: construit à la hauteur de 30 pieds.

PHARE DE LYNN-WELL, flottant, situé au large de la tête du banc de Long-Sand, Lynn-Deeps, ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à la distance de 10 milles en mer : construit à 30 pieds de hauteur.

Mouillé par 20 brasses ; en temps de

brume, on sonne sur un gongue de 10 en 10 minutes.

PHARE DE DUDGEON, flottant, situé sur le banc de Dudgeon, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 10 milles, par un temps clair : construit à 30 pieds de hauteur.

Mouillé par 8 brasses; en temps de brume, on sonne sur un congue de 10 en 10 minutes.

* PHARE DE SPURN, situé sur la pointe de Spurn, ayant 2 feux N. O. 1/2 N., à 540 pieds l'un de l'autre, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit, l'un à 15 et l'autre à 12 milles en mer, par un temps clair: construits, l'un à 90 et l'autre à 44 pieds de hauteur.

* PHARE DE FLAMBOROUGH, situé au cap de Flamborough, feu tournant, à éclipse de 2 en 2 minutes; deux côtés brillans, un rouge, qu'on aperçoit à la distance de 18 milles, par un temps clair: construit à la hauteur de 72 pieds.

PHARE DE SCARBOROUGH, situé sur le môle de Saint-Vincent, feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 11 milles en mer : construit à la hauteur de 33 pieds.

On a l'intention de rendre la lumière rouge au lieu de brillante. On hisse un pavillon quand il y a 12 pieds d'eau.

PHARE DE WHITBY, situé sur le môle de l'O., feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 13 milles en mer : construit à la hauteur de 60 pieds.

Dans le jour, un pavillon est hissé au même temps que la marée.

PHARE DE SUNDERLAND, situé sur les môles N. et S., ayant 2 feux fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes; le feu du N. s'aperçoit à 20 et celui du S. à 10 milles en mer : construits, l'un à la hauteur de 64 et l'autre de 23 pieds.

Si le vent est de la partie de l'O., le feu du S. est éteint à la haute mer.

PHARE DE TYNE, situé devant la place du Dockwray; le plus bas près du fort de Clifford, ayant 2 feux E. 1/2 S., à 720 pieds l'un de l'autre, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 18 et 15 milles en mer : construits, l'un à 49 et l'autre à 76 pieds de hauteur.

* PHARE DE TYNEMOUTH-CASTLE, situé dans la cour du Château, feu tournant et à éclipse à chaque minute, brillant, qu'on aperçoit à 18 milles en mer: construit à 62 pieds de hauteur.

PHARE DE BLYTH, situé à l'extrémité S. de la ville, feu fixe, brillant, à éclipse à chaque minute, qu'on aperçoit à 10 milles en mer. construit à 37 pieds de hauteur.

Dans le jour, on hisse un pavillon quand il y a 8 pieds d'eau.

* PHARE D'OUTER-FERN, situé sur la roche de Longstone, feu tournant, brillant et à éclipse à chaque 1/2 minute, qu'on aperçoit à 13 milles en mer : construit à la hauteur de 71 pieds.

* PHARE DE L'INNER-FERN, situé sur la pointe S. O. de l'île de Great-Fern, ayant 2 feux N. 1/4 N. O., à 560 pieds l'un de l'autre, le plus haut feu tournant, le plus bas fixe, brillant, à éclipse chaque 1/2 minute, qu'on aperçoit, l'un à 14 et l'autre à 10 milles en mer : construits à la hauteur, l'un de 28, et l'autre de 16 pieds.

PHARE DE BERWICK, situé à l'extrémité E. de la jetée, ayant 2 feux dans la même tour, fixes, le supérieur brillant, l'inférieur rouge, à éclipse chaque demi-minute, qu'on aperçoit à 12 milles en mer.

PHARES ECOSSAIS.

* PHARE DE INCH-KEITH, situé sur la partie la plus élevée de l'île de Inch-Keith, feu tournant, brillant, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 20 milles en mer: construit à 45 pieds de hauteur.

PHARE DE LEITH, situé sur la jetée de l'E., ayant 2 feux N. 1/2 E., à 1500 pieds l'un de l'autre, fixes, l'un brillant, l'autre rouge, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 5 milles en mer : construit à 45 pieds de hauteur.

Le feu rouge est à l'extrémité de la jetée.

PHARE DE BURNTH-ISLAND, situé sur la jetée de l'E., feu fixe, brillant,

à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 7 milles en mer : construit à 45 pieds de hauteur.

PHARE DE KINGHORN, situé sur la jetée de l'E., feu fixe, brillant, à éclipse chaque minute, vu à 7 milles, en temps clair : construit à la hauteur de 45 pieds.

* PHARE DE L'ILE de May, situé sur la partie la plus élevée ; feu fixe, brillant, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 21 milles en mer : construit à la hauteur de 57 pieds.

* PHARE DE BELLROCK ; situé sur Bellrock ; feu tournant, brillant et rouge alternativement, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 14 milles en mer : construit à 100 pieds de hauteur.

La base de l'édifice est à 10 pieds au dessous de la haute mer ; en temps de brume, on sonne une cloche de 172 minute en 172 minute.

PHARE DE DUNDEE-FERRY, situé sur les jetées du Ferry, ayant 3 feux, du N. N. E., fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 2 172 milles en mer : construit à 100 pieds de hauteur.

Deux au côté N., un au côté S., ceux du N. servent de remarque pour éviter le banc du milieu.

PHARE DU HAVRE de Dundée, situé sur la jetée du milieu et de l'E., ayant 2 feux N. O. 9° O, fixes, à éclipse de 2 en 2 minutes, l'un brillant, l'autre rouge, qu'on aperçoit à 4 milles en mer : construit à la hauteur de 100 pieds.

Quand ils sont l'un par l'autre, l'on passe au S. de la roche Beacon.

PHARE DE SOUTH-FERRYNESS, situé sur le côté S. du Ferry, ayant 2 feux N. O. 174 O. 9° O., à 1324 pieds l'un de l'autre, fixes, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 6 milles en mer : construits à la hauteur, l'un de 53, l'autre de 33 pieds.

Feux de direction pour le chenal.

* PHARE DE BUTTONESS, situé à Buttoness, ayant 2 feux N. N. O. à 1122 pieds l'un de l'autre, fixes et brillans, qu'on aperçoit, l'un à 9 et l'autre à 12 milles en mer, par un temps clair : construits, l'un à 70 et l'autre à 50 pieds de hauteur.

Feux de direction pour les bancs d'Abertay et de Gaux.

PHARE D'ARBROATH, situé sur la jetée du N. ; feu fixe ; rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 3 milles en mer : construit à 50 pieds de hauteur.

PHARE DE MONTROSE, situé sur le côté N. de l'entrée, ayant 2 feux, N. O. 174 O. 9° O., fixes, rouges, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 8 milles en mer : construits à 50 pieds de hauteur.

Feux de direction pour le banc d'Annet.

PHARE D'ABERDEEN, situé à la tête de la jetée N., feu fixe, brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, et qu'on aperçoit à 4 milles en mer : construit à 50 pieds de hauteur.

On doit perfectionner ce feu.

* PHARE DE GIRDLENESS, situé à Girdleness, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, et qu'on aperçoit à 4 milles en mer : construit à 50 pieds de hauteur.

Commencé en 1831, il n'est pas achevé.

* PHARE DE BUCHANESS, situé à Buchaness, feu éclatant et brillant à éclipse de 5 en 5 minutes ; construit à 100 pieds de hauteur, et qu'on aperçoit à 18 milles en mer en temps clair.

* PHARE DE KINNAIRD, situé sur le cap de Kinnaird, feu fixe et brillant, à éclipse de 5 en 5 minutes, qu'on aperçoit à 16 milles en mer par un temps clair : construit à 57 pieds de hauteur.

PHARE DE CAMBLETON, situé sur la côte O. du havre, feu fixe et brillant, à éclipse de 5 en 5 minutes, qu'on aperçoit à 5 milles en mer par un temps clair : construit à 57 pieds de hauteur.

* PHARE DE TARBETNESS, situé à Tarbetness, feu intermittent et brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on aperçoit à 18 milles en mer par un temps clair : construit à la hauteur de 120 pieds.

La lumière est visible pendant 2 minutes 172, elle est soudainement éclipsée pendant 172 minute.

*PHARE DE DUNNET, situé sur le cap Dunnet, feu fixe et brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on peut voir à 24 milles en mer par un temps clair : construit à 25 pieds de hauteur.

*PHARE DE PENTLAND-SKERRIES, situé sur la plus grande des îles, ayant 2 feux N. N. E. à 60 pieds l'un de l'autre, fixes et brillans, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on peut voir, l'un à 12 et l'autre à 15 milles en mer par un temps clair : construits, l'un à 30 et l'autre à 10 pieds de hauteur.

Feux de direction pour les hauts-fonds au S. des îles Skerries.

*PHARE DE START-POINT, situé sur Start-Point, Sandy-Island, Orkney, feu tournant et brillant, à éclipse de chaque minute, qu'on aperçoit en mer à 15 milles par un temps clair : construit à 80 pieds de hauteur.

*PHARE DE SUMBURG-HEAD, situé à Sumburg-Head sur le Shetland, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute, et qu'on peut apercevoir à 24 milles en mer par un temps clair : construit à 35 pieds de hauteur.

*PHARE DU CAPE-WRATH, situé sur le Cape-Wrath, feu tournant, rouge et brillant alternativement, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut apercevoir à 24 milles en mer par un temps clair : construit à 50 pieds de hauteur.

PHARE DU HAVRE DE STORNOWAY, situé à Stornoway (îles Lewis), feu tournant, rouge et brillant alternativement, à éclipse de 2 en 2 minutes, et qu'on peut apercevoir de 24 milles en mer, par un temps clair : construit à 50 pieds de hauteur.

PHARE DE L'ILE DE GLASS, situé sur l'île de Glass (îles d'Harvis), feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 15 milles en mer par un temps clair : construit à la hauteur de 80 pieds.

*PHARE DE BARA-HEAD, situé sur l'île de Bernera (îles Lewis), feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 15 milles en mer : construit à 80 pieds de hauteur.

PHARE DE LISMORE, situé sur l'île Monsdale, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 15 milles en mer par un temps clair : construit à 80 pieds de hauteur.

*PHARE DE RHINNS OF, ILAY situé sur Oversay-Island près d'Ilay, feu éclatant et brillant, à éclipse de 12 en 12 minutes, qu'on aperçoit à 18 milles en mer : construit à 80 pieds de hauteur.

*PHARE DE MULL OF KINTYRE, situé sur la pointe S. O. de Kintyre, feu fixe et brillant, à éclipse de 12 en 12 minutes, qu'on peut voir à la distance de 22 milles en mer : construit à une hauteur de 28 pieds.

PHARE DE CAMPBELTON, situé sur la côte O. du loch du rivage, feu fixe brillant, à éclipse de 12 en 12 minutes, qu'on peut voir à la distance de 15 milles en mer : construit à la hauteur de 28 pieds.

Quand on l'amène à l'O. 1/2 N., on est dans le chenal du lock.

*PHARE DE PLADDA, situé sur l'île de Pladda, au large de la pointe S. O. de l'île d'Arran, ayant 2 feux, nord, fixes et brillans, qu'on peut voir à 15 milles de distance par un temps clair : construits, l'un à 80 et l'autre à 27 pieds de hauteur.

*PHARE DE CUMBRAE, situé sur la petite île de Cumbrae, feu fixe et brillant, à éclipse de 12 en 12 minutes, qu'on peut voir à la distance de 15 milles en mer : construit à la hauteur de 28 pieds.

*PHARE DE TOWARD, situé sur la pointe de Toward, feu tournant et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir à la distance de 11 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 44 pieds.

*PHARE DE CLOUGH, situé sur la pointe de Clough, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir à la distance de 12 milles par un temps clair ; construit à la hauteur de 76 pieds.

PHARE DU HAVRE D'ARDROSSAN, situé à l'extrémité S. de la jetée, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir à la distance de 3 milles

par un temps clair : construit à la hauteur de 76 pieds.

PHARE DU HAVRE DE TROON, situé à l'extrémité S. de la jetée, feu éclatant et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir à la distance de 5 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 76 pieds.

PHARE DU HAVRE DE AYR, situé sur la jetée N., ayant 3 feux S. E. 1/4 E. à 850 pieds de distance entre eux, fixes, deux brillans, un rouge, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir, celui de la marée à la distance de 3, et les autres à celle de 10 milles par un temps clair : construits à la hauteur de 76 pieds.

*PHARE DE CORSEWALL, situé sur la pointe de Corsewall, feu tournant, brillant et rouge alternativement, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 18 milles : construit à la hauteur de 92 pieds.

PHARE DU PORT PATRICK, situé sur la jetée S., feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 5 milles : construit à la hauteur de 92 pieds.

*PHARE DE MULL OF GALLOWAY, situé sur la pointe S. de Wigtonshire, feu intermittent et brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on peut voir à la distance de 21 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 70 pieds.

La lumière est visible pendant 2 minutes 1/2 et éclipsée pendant 1 1/2 minute.

*PHARE DE SATERNESS, situé sur la pointe de Saterness, feu fixe et brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on peut voir à la distance de 10 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 70 pieds.

*PHARE DE LA POINTE D'AYR, situé sur la pointe d'Ayr (île de Man), feu tournant, brillant et rouge alternativement, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 15 milles : construit à la hauteur de 80 pieds.

PHARE DE PEEL, à bâbord en entrant, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à la distance de 5 milles : construit à la hauteur de 13 pieds.

*PHARE DU CALF OF MAN situé sur la partie O. de l'île de Calf, ayant 2 feux N. E. 1/4 E. à 560 pieds l'un de l'autre, tournans et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à la distance de 24 milles par un temps clair, construits à la hauteur l'un de 50 et l'autre de 35 pieds de hauteur.

PHARE DU PORT LA MARIE situé à bâbord en entrant, feu fixe et brillant, à éclipse de deux en deux minutes, qu'on peut voir à la distance de 5 milles, construit à la hauteur de 17 pieds.

PHARE DE DERBY-HAVEN situé à l'entrée du havre, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 9 milles ; construit à la hauteur de 31 pieds.

PHARE DU HAVRE DE CASTLETOWN, situé à bâbord en entrant feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 9 milles ; construit à la hauteur de 16 pieds.

PHARE DU HAVRE DE DOUGLAS situé à l'extrémité de la jetée N., feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 9 milles ; construit à la hauteur de 27 pieds.

PHARE DE RAMSEY, situé à bâbord en entrant, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 9 milles ; construit à la hauteur de 29 pieds.

PHARES ET FEUX ANGLAIS.

PHARE DU HAVRE DE MARYPORT, situé sur la jetée S., ayant deux feux N. 1/2 O. à 124 pieds de distance, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 5 milles en mer ; construit à la hauteur de 17 pieds.

PHARE DE WORKINGTON, situé à l'extrémité de la jetée de Bois et de John, ayant deux feux E. à 930 pieds de distance, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 8 milles en mer, construit à la hauteur de 23 pieds.

Les feux, l'un par l'autre, marquent le chenal du port.

PHARE DU HAVRE D'HARRINGTON, situé à la tête de la jetée feu fixe

et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 10 milles : construit à la hauteur de 36 pieds.

PHARE DU WHITE-HAVEN, situé sur le Quai Neuf, ayant 2 feux S. S. E. à 600 pieds de distance, un tournant, un fixe, brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on aperçoit à 10 milles en mer : construits à la hauteur de 37 pieds.

On construit un nouv. au phare sur la jetée, que l'on a portée à 352 toises plus au large : le feu tournant parait toute la nuit.

* PHARE DE St.-BEES, situé sur le cap St.-Bees, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 24 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 33 pieds.

* PHARE DE WALNEY, situé sur la pointe S. de l'île de Walney, feu tournant et brillant, à éclipse de 5 en 5 minutes, qu'on peut voir à la distance de 15 milles : construit à 60 pieds de hauteur.

PHARE DE BLACK-ROCK, situé sur Rock-Point, entrée de la Mersey, feu tournant, deux côtés brillans, un rouge, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à la distance de 15 milles : construit à la hauteur de 75 pieds.

Les feux brillans paraissent alternativement, et ensuite le rouge ; on sonne une cloche pendant la brume.

PHARE DE LEASOWE, situé sur le rivage entre la Mersey et la Dee ; feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à la distance de 16 milles : construit à la hauteur de 118 pieds.

Pour se diriger dans le chenal de Horse, on met ce feu et celui de Bidston l'un par l'autre.

PHARE DE BIDSTON, situé sur la montagne de Bidston, feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à une distance de 20 milles : construit à une hauteur de 50 pieds.

PHARE D'UPPER-HOLYLAKE, situé sur Holylake, feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à 10 milles de distance par un temps clair : construit à une hauteur de 39 pieds.

Quand on s'en tient au feu intérieur, il sert de guide pour entrer dans la rade d'Holylake.

PHARE DE LOWER-HOLYLAKE, situé sur Holylake, feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à une distance de 9 milles : construit à une hauteur de 19 pieds.

PHARE DE LIVERPOOL, flottant, situé à l'entrée du chenal de Horse, ayant 3 feux fixes et brillans, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à une distance de 9 milles : construit à une hauteur de 19 pieds.

Mouillé par 7 brasses ; en temps de brume, on sonne la cloche.

* PHARE D'AIR, situé sur la pointe d'Air, ayant 2 feux dans la même tour, fixes et brillans, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à la distance de 11 milles : construit à la hauteur de 49 pieds pour l'un des feux, et de 12 pieds pour l'autre.

Le feu le plus bas est approprié exclusivement à la navigation entre les bancs de Hoyle.

* PHARE DE LYNAS, situé sur la pointe de Lynas, île Anglesea ; deux feux dans la même tour, fixes et brillans, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à la distance de 12 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 12 pieds.

PHARE D'ALMWCH, situé sur la jetée N., feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à la distance de 8 milles : construit à la hauteur de 9 pieds.

Dans les forts vents d'O., quand les bâtimens ne peuvent entrer, le feu ne s'allume pas, et l'on met une chaîne en travers de l'entrée.

* PHARE DE SKERRIES, situé sur l'île Skerries, feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à une distance de 20 milles : construit à une hauteur de 54 pieds.

PHARE DU HAVRE D'HOLYHEAD, situé sur la jetée, feu fixe et brillant, à éclipse de minute en minute, qu'on peut voir à la distance de 10 milles ; construit à la hauteur de 37 pieds.

Il y a aussi un feu rouge dans la même direction du N. N. O., seulement pour éviter les hauts-fonds du large.

*PHARE DES OUTH-STACK, situé sur la roche de South-Stack, au large de la pointe N. O. de l'île Holyhead, feu tournant et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 19 milles: construit à une hauteur de 69 pieds.

Quand il y a de la brume, on allume un feu rouge à 25 pieds au dessus de la mer.

*PHARE DE BARDSEY, situé sur l'île de Bardsey, feu par éclats et brillant, à éclipse de 2 minutes en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 17 milles; construit à une hauteur de 79 pieds.

PHARE DU HAVRE D'ABERYSWITH, situé à l'entrée du havre, ayant 2 feux fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 17 milles: construit à une hauteur de 79 pieds.

Ces feux ne sont allumés que quand un bateau veut entrer.

*PHARE DE SMALLS, situé sur la roche de Smalls, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 15 milles: construit à une hauteur de 58 pieds.

Le phare est élevé sur des piliers 40 pieds au dessus du sol.

*PHARE DE MILFORD, situé sur la pointe Sainte-Anne, ayant 2 feux N. 174 N. O. 3° O., à 616 pieds de distance l'un de l'autre, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 15 milles en mer par un temps clair; construits à la hauteur de 44 pieds l'un et de 17 pieds l'autre.

Quand ils sont l'un par l'autre, on évite la roche de Crow.

*PHARE DE L'ILE DE CALDY, situé sur la pointe de l'île de Caldy, feu fixe, brillant, partie rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 20 milles: construit à une hauteur de 40 pieds.

En se tenant dans la limite E. du feu rouge, on pare à 4 milles la pointe O. de Halwike.

PHARE DU HAVRE DE PEMBREY, situé à l'entrée de la rivière Burry, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 3 milles: construit à la hauteur de 18 pieds.

Ce feu indique aussi qu'il y a 11 pieds d'eau sur le plus haut banc à l'entrée de Burry.

*PHARE DE MUMBLES, situé sur la jetée d'O., feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 15 milles de distance: construit à la hauteur de 56 pieds.

PHARE DE LA JETÉE DE SWANSEA, situé sur la jetée O., feu fixe, rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 2 milles: construit à la hauteur de 20 pieds.

Un ballon est hissé pendant le temps de la marée de jour.

*PHARE DE NASH, situé sur la pointe de Nash, feu fixe rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 2 milles: construit à une hauteur de 20 pieds. (Encore en construction.)

*PHARE D'USK, situé sur le côté O. de l'entrée d'Usk, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 10 milles: construit à la hauteur de 32 pieds.

*PHARE DE FLATHOLM, situé sur l'île de Flatholm, pointe S., feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 17 milles de distance: construit à la hauteur de 17 pieds.

PHARE DE BRIDGEWATER, situé sur le côté E. de l'entrée du havre, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 17 milles: construit à la hauteur de 77 pieds.

PHARE D'ILFRACOMBE, situé sur le sommet de Lanthorn, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 15 milles: construit à la hauteur de 8 pieds.

Ce feu est allumé seulement pendant l'hiver, ou depuis la Saint-Michel jusqu'au mois d'avril.

PHARE DU HAVRE DE BIDEFORT, situé sur Braunstone-Burrows;

ayant 2 feux N. O. 3° N., à 933 pieds de distance l'un de l'autre, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 14 milles de distance : construits à une hauteur, l'un de 74, et l'autre de 40 pieds.

Feux de direction pour traverser la Barre; dans le jour on hisse un pavillon pendant le même temps.

* PHARE DE LUNDY, situé sur l'île de Lundy, ayant deux feux dans la même tour, fixes et brillans, qu'on peut voir à 30 milles de distance : construits, l'un à 79 et l'autre à 6 pieds de hauteur.

PHARES ET FEUX D'IRLANDE.

* PHARE DU CAP CLEAR, situé sur l'île du cap Clear, feu tournant et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 28 milles; construit à une hauteur de 42 pieds.

* PHARE DE KINSALE, situé sur l'Old-head de Kinsale, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 23 milles : construit à la hauteur de 42 pieds.

PHARE DU HAVRE DE KINSALE, situé dans le fort Charles, sur le côté E. du havre, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut apercevoir à la distance de 6 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 35 pieds.

PHARE DU HAVRE DE CORK, situé sur la pointe Roche, feu fixe et rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 14 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 26 pieds.

Du côté du havre la lumière est brillante.

* PHARE DU HOOK-TOWER, situé sur le cap de Hook, sur le côté E. de l'entrée de Waterford, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à la distance de 17 milles : construit à la hauteur de 110 pieds.

PHARE DE DUNCANNON, situé dans le fort de Duncannon, à l'entrée de Waterford sur le côté E., ayant 2 feux dans la même tour, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 6 milles par un temps clair : construits à la hauteur de 25 pieds.

Ces feux, l'un par l'autre, servent de direction entre Bluff et les bancs de Dunmore.

PHARE DU HAVRE DE DUNMORE, situé sur la jetée O. de l'entrée de Waterford, feu fixe et rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 8 milles : construit à une hauteur de 36 pieds.

Quand on est dans le N. de la jetée, la lumière paraît brillante.

PHARE DE CONINGHEG OU SALTUS, flottant, situé au large de la roche de Coningheg, ayant 2 feux dans la même tour, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 9 milles : construits à la hauteur de 36 pieds.

Mouillé par 20 brasses; en temps de brume, on sonne une cloche.

PHARE DE TUSKAR, situé sur la roche de Tuskar, feu tournant, deux côtés brillans, un rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut apercevoir à 15 milles en mer par un temps clair : construit à la hauteur de 81 pieds.

Pendant la brume, on sonne la cloche chaque 1/2 minute.

PHARE D'ARKLOW, flottant, situé à l'extrémité S. du banc d'Arklow, feu fixe et brillant, qu'on peut voir à 8 milles de distance : construit à une hauteur de 81 pieds.

Mouillé par 13 brasses; pendant la brume, on sonne la cloche.

* PHARE DE WICKLOW, situé sur le cap Wicklow, ayant 2 feux N. O. 1/4 O. 9° O. à 540 pieds l'un de l'autre, fixes et brillans, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à 21 milles en mer l'un, et à 16 milles l'autre : construits à la hauteur de 58 l'un, et de 29 pieds l'autre. Ils guident entre les deux bancs d'Arklow et d'India.

PHARE DU HAVRE DE KINGSTOWN, situé sur la jetée E., feu tournant et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir à la distance de 9 milles par un temps clair : construit à la hauteur de 19 pieds.

PHARE DE NORTHWALL, situé à l'extrémité du quai N. de Dublin, ayant 2 feux dans la même tour, fixes et bril-

lans, à éclipse chaque minute, qu'on peut voir à une distance de 9 milles par un temps clair : construits à une hauteur de 28 pieds.

PHARE DE POOLBEG situé à l'extrémité du Mur S., à l'entrée du havre de Dublin, ayant 2 feux dans la même tour, fixes et brillans, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à la distance de 13 milles: construit à une hauteur de 63 pieds.

On hisse un ballon en temps de marée de jour.

PHARE DE KISH, flottant, situé au large de la pointe N. du banc de Kish, ayant 3 feux triangulaires, fixes et brillans, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 9 milles par un temps clair: construits à la hauteur de 63 pieds.

Mouillé par 12 brasses; en temps de brume ou sonne la cloche.

*PHARE DE HOWT-BAILLY, situé sur la pointe de Howt-Bailly, côté N. de la baie de Dublin, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 17 milles par un temps clair, construit à la hauteur de 42 pieds.

PHARE DU HAVRE DE HOWTH, situé à l'extrémité de la jetée E., feu fixe et rouge, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 11 milles: construit à une hauteur de 37 pieds.

PHARE DU HAVRE DE BALBRINGGEN, situé sur la jetée du côté de bâbord en entrant, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 11 milles en temps clair: construit à une hauteur de 35 pieds.

*PHARE DE CARLINGFORD, situé sur la roche d'Haulbowlingh, ayant 2 feux dans la même tour, fixes et brillans, à éclipse chaque minute, qu'on aperçoit à 15 milles en mer : construit à une hauteur de 111 pieds.

On hisse un ballon de 1/2 flot à 1/2 jusant; en temps de brume, on sonne la cloche de 1/2 en 1/2 minute.

PHARE DE CARLINGFORD-LOUGH, situé sur la pointe de Greenore, feu tournant et brillant, à éclipse chaque 45 secondes, qu'on aperçoit à 8 milles en mer par un temps clair : construit à une hauteur de 26 pieds.

*PHARE DE SOUTH-ROCH, situé sur South-Roch, feu tournant et brillant, à éclipse chaque minute et demi-minute, qu'on aperçoit à 12 milles : construit à une hauteur de 60 pieds.

PHARE DU HAVRE D'ARDGLASS, situé sur la jetée à bâbord en entrant, feu fixe, rouge foncé, à éclipse chaque 45 secondes, qu'on voit à 11 milles de distance : construit à 29 pieds de hauteur.

PHARE DE DONAGHADEE (havre), situé à bâbord en entrant, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute et demie, qu'on peut voir en mer à la distance de 8 milles: construit à la hauteur de 60 pieds.

*PHARE DE COPELAND, situé sur la petite île de Copeland, feu fixe et brillant, à éclipse chaque minute et demie, qu'on aperçoit à la distance de 15 milles : construit à une hauteur de 52 pieds.

*PHARE DE MAIDENS, situé sur les roches Maidens, N. et S., ayant deux feux N. O. 1/4 O., à 1920 pieds l'un de l'autre, fixes et brillans, à éclipse chaque minute et demie, qu'on aperçoit à la distance, l'un de 14, et l'autre de 10 milles : construits à la hauteur de 64 pieds.

*PHARE D'INNISTRAHUL, situé sur l'île d'Innistrahul, feu tournant et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 18 milles : construit à une hauteur de 26 pieds.

*PHARE DE LOUGH-SWILLY, situé sur la pointe Fannet, feu fixe rouge, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 14 milles : construit à une hauteur de 26 pieds. Vers le Lough la lumière est brillante.

*PHARE DE L'ILE TORY, situé sur l'île Tory, pointe N., feu fixe brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on peut voir à une distance de 16 milles : construit à une hauteur de 63 pieds.

*PHARE D'ARANMORE, situé sur la pointe N. de l'île d'Arran, feu fixe brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à la distance de 20 milles : construit à une hauteur de 39 pieds.

* PHARE DE KILLIBEGS, situé sur la pointe Saint-John, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 14 milles : construit à une hauteur de 41 pieds.

PHARE D'EAGLE-ISLAND, situé sur l'île de l'Aigle, feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 14 milles : construit à une hauteur de 41 pieds.

PHARE D'INNISGORT, situé sur Innisgort (Clew-Bay), feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à une distance de 10 milles : construit à une hauteur de 41 pieds.

* PHARE DE CLARE-ISLAND, situé sur la pointe N. de Clare-Island (Clew-Bay), feu fixe et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 29 milles : construit à une hauteur de 26 pieds.

* PHARE DE SLINE-HEAD, situé sur l'île Sline-Head, feu fixe brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 29 milles : construit à une hauteur de 26 pieds.

PHARE DE MUTTON-ISLAND, situé sur l'île Mutton, havre de Galway, feu fixe, rouge et brillant, à éclipse de 2 en 2 minutes, qu'on voit à 10 milles : construit à une hauteur de 26 pieds.

* PHARE D'ARRAN-ISLAND, situé sur le sommet S. de l'île d'Arran, feu tournant brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on voit à 29 milles et construit à 37 pieds de hauteur.

* PHARE DE KILKADRAAN, situé sur la pointe de Kilkadraan, rivière Shannon, feu fixe, rouge et brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on voit à 16 milles : construit à une hauteur de 26 pieds.

* PHARE DE LOOPHEAD, situé sur Loophead, côté N. de la rivière Shannon, feu fixe brillant, à éclipse de 3 en 3 minutes, qu'on voit à 22 milles : construit à 29 pieds de hauteur.

* PHARE DE SKELLIGS, sur la roche de Skelligs, ayant 2 feux N. 174 N. E., à 600 pieds de distance, fixes et brillans, qu'on voit à 18 milles : construit à une hauteur de 25 pieds.

GOLA, île, côte N. O. d'Irlande, latitude 55° 4' N., longitude 8° 20' O. de Greenwich. (Note du capitaine Mudge.)

Comme ces îles présentent un mouillage sûr et commode dans lequel les grands bâtimens peuvent trouver un abri dans le mauvais temps, ou lorsqu'ils sont arrêtés par des vents contraires, il est très important pour les marins qui vont dans le nord de les connaître.

La principale des îles Gola reste à environ 7 milles au N. du phare d'Arranmore, et à 12 milles au S. O. 174 O. de l'île Tory. Le havre est formé par la côte d'Irlande et par le groupe d'îles dont Gola est la principale ; il a à peu près un mille d'étendue, et présente deux mouillages : l'un au N., sous Ennis-Mahon, est convenable pour les petits bâtimens, il y a 3 brasses d'eau ; l'autre au S., sous Gola, a de 4 à 5 brasses d'eau, et convient aux grands bâtimens.

Plusieurs récifs très-étendus se trouvent à l'O. de ces îles, et brisent les fortes lames de l'O qui pourraient rendre le mouillage dangereux si cet abri n'existait pas. Le plus grand de ces récifs se nomme Bally-Connel Rocks, et consiste en deux plateaux de roches ; le plus large a une tête qui découvre à mer basse ; le second plateau reste au S. O. de celui-ci à environ 172 mille ; enfin il y en a un troisième à terre, et à environ 1/4 de mille du premier.

Le fond est inégal et de roche. Plusieurs récifs s'étendent au large de l'île ; mais la plupart découvrent à basse mer, et en général, la mer brise dessus.

Il y a trois entrées pour arriver dans ce havre. La première par le N., pour les petits bâtimens ; ils doivent ranger la côte de Farland, et passer entre elle et un petit rocher qui est toujours sur l'eau, et qui forme la queue d'un banc qui s'étend depuis la pointe de Ennis-Sherra, et ne laisse à ce chenal que 150 toises de largeur. La moindre profondeur dans cette passe est de une brasse 3/4.

La seconde entrée, qui est la meilleure, est au N. O. ; les bâtimens qui veulent y passer doivent venir se placer à environ 172 mille de Ennis-Sherra, la relever dans l'E. S. E. 172 E., et porter alors au S. 172 O., de manière à passer entre Ennis-Mahon et l'île Umpin ; ils pourront aller prendre le mouillage de 3 brasses sous Ennis-Mahon, ou continuer à courir sur la petite île qui est au N. de Ennis-Shinney ; quand ils en seront à envi-

ron une encâblure, ils iront prendre le mouillage sous Gola, par 4 ou 5 brasses. Ils éviteront ainsi la pointe de Gola, et se trouveront dans un mouillage sûr, entièrement entouré de terre, la partie élevée de la pointe de sable de l'île Gola restant au N. à environ trois encâblures.

Il y a dans la troisième passe, ou passe du S. plusieurs roches sur lesquelles il ne reste que 2 brasses 1/2 ou 3 brasses d'eau. Pour les éviter, on rangera l'île Ennis-Fra, en se tenant au quart de l'intervalle qu'il y a entre cette île et Tonglass (petite île au large de la partie S. de Gola). Quand on aura amené ensuite les extrémités de Ennis-Sherra, Umpin et de l'île de Gola, les unes par les autres, au N. E. 1/4 E., et la partie la plus élevée de Ennis-Shinney à l'E. S. E. 1/2 S., on courra ensuite un mille au S. S. O., puis un peu à l'E. S. E., et ensuite au N. E. 1/4 pour gagner le mouillage.

Entre Umpin et la petite île qui se trouve à l'E., et qui s'y trouve jointe par un récif, il y a un bon port pour les bâteaux où on peut débarquer en tout temps.

Ce havre paraît important, à cause des établissemens de pêche, et aussi à cause de sa proximité de la rivière Gidore, joli petit cours d'eau qui se jette dans le fond du havre au S.; il a encore l'avantage d'avoir trois entrées, et il sera probablement d'une grande ressource pour les marins, surtout pour ceux qui font le cabotage, et qui ne le connaissent point. La rivière Gidore a une barre sur laquelle il y a trois brasses d'eau de pleine mer, et 6 brasses en dedans.

NASH. On fait savoir que les deux tours à feu récemment érigées sur la pointe de Nash, dans le comté de Glamorgan, sont situées, l'une par rapport à l'autre, S. 58° E., et N. 58° O., à la distance de 1000 pieds (305 mètres). Les feux qui y sont allumés sont fixes; le feu supérieur ou de l'E. est élevé de 167 pieds (50 mètres 9 décim.) au-dessus du niveau de la pleine mer, et le feu inférieur ou de l'O., de 123 pieds (37 mètres 5 décim.). Le premier est visible dans tout son éclat depuis le S. E. 1/4 S. jusqu'au N. O. 1/2 O., et le dernier, depuis l'E. S. E. 1/2 S. jusqu'à l'O. N. O. 1/2 N; mais par un temps clair, et à peu de distance, on les apercevra encore faiblement hors ces limites.

En remontant le canal de Bristol, par le grand chenal (*fair way*), on verra ces deux feux séparés et distincts; pour empêcher qu'ils ne puissent être par hasard pris pour ceux qui se trouvent sur la pointe Sainte-Anne, on remarquera qu'en portant sur les feux de Nash-Point, quand on vient du S. O, le feu supérieur paraît à droite ou au S. de l'autre; tandis qu'en portant sur Sainte-Anne, dans la même direction, le feu supérieur paraît à gauche ou au N.

L'alignement de ces deux feux passe au S. des bancs qui restent à l'O. de la pointe de Nash; mais en raison de la proximité du banc de sable de Nash, et de la pointe de ce nom, ce même alignement passe seulement à une encâblure de la partie S. E. du banc, et à un 1/2 mille de la pointe.

On engage donc les capitaines à tenir le feu supérieur ouvert au S. du feu inférieur, lorsqu'ils approcheront de la pointe de Nash. Si on va vers l'E., en tenant le feu supérieur au N. O. 1/2 N., on évitera le Foul-Ground, qui est au large de la pointe de Breaksea, et on passera entre le banc d'une brasse et le Culver-Sand, jusqu'à ce qu'on ait amené le feu de Flatholm dans une direction convenable pour servir de guide vers l'E.

SUÈDE ET NORWÉGE.

D'après un avis publié par le gouvernement prussien, les navigateurs sont avertis qu'un nouveau feu vient d'être établi sur l'île Gripswaldesoë, par 54° 15′ 19″ de latit. septentrionale, et 16° 18′ 11″ de long. orientale, entre Swinemunde et l'île de Hugen. Il a dû être allumé, pour la première fois, le 1er décembre 1832.

Ce fanal a été érigé sur une colline élevée de 62 pieds 172 (19 m. 62) au dessus du niveau de la mer; il consiste en un échafaudage en fer, dans lequel sont suspendues deux lanternes à une distance de 25 pieds (7 m. 74) l'une au dessus de l'autre. Chaque lanterne contient une forte lampe d'Argant avec un réflecteur sidéral. La lumière de ce fanal peut se distinguer, par un temps clair, à la distance de 6 milles marins. A cette distance, et depuis le S. O. jusqu'au N. N. O. 1/2 S., les bâtimens qui se dirigent vers les ports de la Nouvelle-Poméranie, ou vers Swinemunde, verront une lumière double; mais dans la partie du S., on n'apercevra qu'une lumière simple, semblable à une étoile de troisième grandeur.

Vers le milieu du mois de novembre 1832, il a été établi un feu sur la petite île d'Oxoë, située à l'E. de Flekkeroë, à l'entrée de Christian-Sand. La lanterne est élevée de 135 pieds au dessus du niveau de la mer. A 16 milles marins de distance, il paraîtra comme un feu fixe, avec des momens où la lumière sera plus faible, et d'autres où elle brillera d'un grand éclat; mais à 20 milles, on n'apercevra plus que les éclats, qui se succéderont de 4 en 4 minutes. Ce feu sera visible de tous les points de l'horizon, et sera allumé toute l'année. La tour est peinte en blanc, afin de servir de marque pendant le jour.

A la même époque, un feu de port a aussi été établi sur l'île d'Odderoë, à une lieue dans le N. O. 1/4 O. de celui d'Oxoë; ce feu, élevé de 26 pieds 1/2 au dessus de la mer, sera allumé et éteint en même temps que celui d'Oxoë.

Les bâtimens qui entrent dans le port de Christian-Sand, à cause des vents contraires, n'ont aucun droit à payer, que celui de pilotage, qui est très-modéré.

Les feux établis sur les côtes de la Suède ne s'allument que pendant les neuf mois de l'année compris entre le 1er août et le 1er mai; on ne les éclaire pas pendant l'été.

Les feux, au contraire, qui sont placés sur les îles dépendantes du Danemarck, sont entretenus pendant toute l'année, et allumés depuis le 29 septembre jusqu'à Pâques, une demi-heure avant le coucher du soleil, et le reste de l'année, une heure après le coucher, jusqu'au lever de cet astre.

On a divisé les marques maritimes sur les côtes de Norwége en deux espèces, savoir, celles de haute et celles de basse terre; les premières sont visibles à une plus grande distance, et indiquent s'il faut aborder ou s'éloigner des côtes.

Les remarques de la haute terre consistent dans les montagnes de l'intérieur; pour les reconnaître, il faut avoir sous les yeux les vues qu'en représentent les cartes publiées par l'amirauté.

Mais les remarques de la basse terre n'étant pas de nature à varier, et comme pour les voir il faut se rapprocher beaucoup des côtes, cette raison a prévalu pour indiquer quelques unes des remarques de haute terre les plus remarquables dans cette description.

Les phares de Norwége sont de trois espèces: ceux nécessaires à connaître pour aborder les côtes, nommés *kystfyre*; ceux pour indiquer les leds (ou passages entre les terres), nommés *ledfyre*, et ceux pour indiquer l'entrée des ports, *havnefyre*.

Les expressions des distances sont, en lieues de Norwége, de 24,000 pieds, les pieds étant le 1391/1440 de l'ancien pied français.

AARE. L'église de Aare est une remarque blanche, visible à 2 lieues. Un peu plus loin, est une maison qu'on voit également à 2 lieues, et qui se trouve à 1/2 mille N. de *Oberstad-Brekke*. Le corps de logis en est remarquable.

ALDEN. La montagne de cette île, qui se reconnaît à 8 et 10 lieues, s'étend de l'E. à l'O.; c'est une bonne remarque de reconnaissance.

ANHOLT (feux de l'île danoise). Ce fanal est une tour carrée, dont le *feu fixe* a 112 pieds danois au dessus de la mer; son diamètre en fait le feu le plus considérable qui existe: on l'aperçoit à 6 et 7 lieues, 56° 44′ 20″ N., 9° 18′ 36″ E.

Un second feu à lampes est placé à 50 pieds au dessous et en dehors du phare principal, afin d'offrir aux marins des combinaisons qui puissent les mettre à portée d'estimer leur distance.

Ce phare est précieux pour ces parages: le relèvement du feu supérieur est le seul moyen qu'on ait pour se placer à l'égard des dangers qui existent entre les côtes de Suède et l'île d'Anholt, et entre celles-ci et *Lessoë*; au moyen du feu inférieur, on estime sa position par rapport au danger de Knoben.

La clarté du feu supérieur empêche qu'on n'aperçoive à la vue le feu inférieur, quand celui-ci est à l'horizon, mais on le voit très-bien avec la lunette; et dans cette position, dans laquelle ces deux feux paraissent très-rapprochés à un observateur placé sur le pont d'une frégate élevée de 16 pieds environ au dessus du niveau de la mer, on peut s'estimer à 10 ou 12 milles de la tour. Le feu inférieur étant placé extérieurement dans l'E. du phare, est masqué pour qui se trouve dans l'O. de la tour, depuis le N. N. O. jusqu'au S. S. O. Le banc très-dangereux du petit *Middelground* est à l'E. N. E., ou un peu plus N., 5 lieues de distance environ du feu d'Anholt; on ne saurait prendre trop de précautions pour l'éviter, même avec de petits navires, et quoiqu'il n'ait pas une étendue considérable.

ARHOLMA. Amers ronds en blanc, avec un toit rouge, à 163 pieds au dessus de la mer; il sert à guider dans l'archipel de Stockholm, en venant du nord.

ARKO. Amers gris, construits avec des perches, et ayant 68 pieds au dessus de la mer; ils servent pour aller à *Soderkoping* et à *Norrkoping*, et pour éviter les basses du dehors. 58° 36′ N., 14° 58′ 2″ E.

ASPO. Balise à 109 pieds d'élévation, qui sert pour l'attérage de *Carlscrona*.

BATTALEN. L'île Battalen se voit de 8 à 10 lieues; on en prend connaissance soit pour aller à la plage de *Bremanger* au N., ou à la baie de *Sogn* au S.

BORNHOLM (Phare). Cette île est assez élevée pour qu'on l'aperçoive à 8 ou 9 lieues. L'importance de ce point de reconnaissance a porté le gouvernement danois à y entretenir un phare à *feu fixe*, de houille, pendant toute l'année. Il est situé sur la côte N. de Bornholm, au penchant de la montagne dite le *Steileberg*, près de Hammeren: le feu est renfermé dans une lanterne en glaces, et la lumière en est très-éclatante par l'effet des réflecteurs en métal poli et étamé dont il est entouré du côté de terre. Ce phare est élevé de 272 pieds.

BREDSCAR. Il existe deux balises, dont une noire avec un baril blanc sur la pointe, et l'autre blanche avec une croix noire. Elles servent à attérir à *Umea*, et pour la navigation du *Vestra-Quarken*.

BRÆKKESTOE. Remarque de basse terre, en cône ou tambour, surmontée d'une croix, et peinte en blanc. Elle sert utilement pour trouver le port de Brækkestoe. Elle est à l'O. du lieu de débarquement de Lillesand, et à 3 milles E. (à peu près) de Flekkeroë. Hauteur, 26 pieds au dessus du sol, et 70 au dessus de la mer, de sorte qu'on la voit à 2 et 2 1/2 lieues.

BUKKEN ou BOCK-VAN-ZEE. Mont qu'on découvre de 6 à 8 lieues. Il sert à trouver l'entrée du Ied S. de Bergen, en venant du sud.

CHRISTIAN-SAND. On reconnaît aujourd'hui l'entrée du port aux deux montagnes de Quœrnbjerkt et de Plagemysen, à Bremnœsland, visibles à 3 et 4 lieues.

CHRISTIANSOE (Phare). Les petites îles de Christiansoë offrent un point très-important pour ceux qui naviguent dans la Baltique. Un feu *à rotation* est placé sur une tour ronde, qui domine la principale et la plus E. des îles *Christiansoë* ou *Ertholmar*, groupe situé près de 5 lieues E. 9° N. du feu fixe de Bornholm, dont il se distingue facilement. Son élévation n'est que de 85 pieds, mais on l'aperçoit néanmoins à 4 lieues. Il consiste en 9 grandes lampes à réflecteurs, dont la révolution est de 3 minutes. Pour arriver au mouillage, on doit appeler un pilote, en mettant un pavillon en tête du petit mât de hune; le fort

répond ou ne répond pas : dans le premier cas, c'est l'annonce de l'arrivée du pilote ; dans le second, que le port est encombré. 55° 19′ 9″ N., 12° 51′ 12″ E.

DJURSTEN. Phare carré, blanc et à *feu fixe*, qui sert pour attérir sur *Oregrund*, et à la navigation du *Oregrunds-Grepen*; il n'a que 41 pieds d'élévation, et ne se voit que de 6 à 8 milles. Latit. N. 60° 22′ 15″, long. E. 16° 8′ 32″.

EGGEGRUND. Amers construits avec des perches qui servent à faire reconnaître l'entrée du Gèfle.

ENSKAR. Amers de 114 pieds au dessus de l'eau, qui ont la forme d'une quille rouge : ils servent à éviter les bancs qui se trouvent en dehors, pour indiquer la route du mouillage près de *Hartage*, et l'attérage du phare de *Landsort*.

FEYESTENEN. Ecueil de peu de circonférence, qui se voit à 3 et 4 lieues; il est beaucoup plus haut que la terre ferme de Jedderen et les écueils environnans. Lat. 58° 57′ 8″ N., long. 3° 7′ 15″ E.

FOERDER (Phare de). *Feu fixe* et flamboyant, entretenu dans une lanterne, au moyen de charbon de terre. Il sert à trouver l'entrée du golfe de Christiania. La tour est blanche et sert de marque pendant le jour. Sa hauteur est de 210 pieds au dessus du niveau de la mer, dont 11 à 12 pour la tour; 198 pour la roche sur laquelle elle est assise. On la voit de 6 à 7 lieues marines de distance. Lat. N. 59° 3′ 25″, long. E. 8° 16′ 0″.

FUGLEN. Ecueil remarquable à l'embouchure de la baie de Christiansand. On y a placé deux fois une pile de fer surmontée d'un globe blanc, pour indiquer la route de *Christiansand*, mais les vagues l'ont constamment enlevée. Ce danger a 30 à 40 pieds au dessus de la mer, et se voit à 1 lieue. Lat. N. 63° 3′ 20″, long. E. 4° 47′ 30″.

FULEHUK ou FUGLEHUK (Phare de). *Feu tournant* composé de trois lampes à réverbères, dont le plus grand diamètre est de 17 pouces. Il fait une révolution en 1 1/2 minute, offrant 3 éclats de 8 secondes, et 3 éclipses de 22 secondes chacune. Il sert à éviter un grand nombre d'écueils dangereux au dehors des îles *Bellerne* ou *Belleroerne*, au côté O. du golfe de Christiania. Il est éclairé toute l'année. La tour grise a 28 pieds d'élévation, et 42 pieds au dessus du niveau de la mer. Sa portée est de 3 lieues. Lat. N. 59° 10′ 20″., long. E. 8° 20′, 10″.

GIDSKOE. Église blanche, sans flèche, dont on prend connaissance pour passer le détroit de Gidskoë.

GRIL. Petite île plate, longue d'environ 3 encâblures, qui a plusieurs maisons et une église avec une petite tour pointue. C'est une très-bonne marque de basse terre. On la voit de 2 à 3 lieues.

GRONSCAR. Phare à *feu fixe*, alimenté par le charbon de terre, de forme ronde et de couleur blanche. Lat. N. 59° 16′ 46″, long E. 16° 41′ 16″. Son sommet est à 128 pieds d'élévation, et peut être vu de 12 à 14 milles marins.

HAFRINGE. Amers hexagones, à toits noirs, et à 116 pieds au dessus de la mer. La hauteur est divisée en trois parties égales, dont les deux extrêmes sont rouges, et la moyenne blanche ; ils indiquent la route de *Nikoping* et les écueils du dehors.

HALISUND. Amers carrés et rouges, à 110 pieds au dessus de l'eau.

HARADSKAR. Amers octogones, rouges, avec des toits noirs, et ayant 149 pieds au dessus de l'eau, servant pour aller à Norrkoping, par le chenal du sud, ou pour attirer à la douane de *Barosund*. Ils servent aussi pour éviter les hauts-fonds dangereux qui sont en dehors de ces amers, à 4 et 6 milles marins de la côte.

HARNO-KLUBB. Amers construits avec des perches en piliers, ayant la forme d'une quille, servant à indiquer l'entrée d'Hernosand.

HEGHOLMEN (Phare à). *Feu fixe*, qui sert à trouver le mouillage de *Hegholmen*, et la route au port de Christiania. Il est éclairé depuis le 1er août jusqu'au 30 avril, excepté lorsque la mer est gelée. Il ne se voit guère qu'à 1/2 mille.

Sa hauteur est de 23 pieds au dessus de la mer. Lat. N. 59° 63′ 12″, long. E. 8° 25′ 30″.

HELLESUNDS-VARDER ou HELLISOE. Remarque consistant en deux cônes coupés, peints en blanc, et fort reconnaissables. Ils servent à trouver le port de *Nye-Hellesund*. On voit ces balises à 3 et 4 lieues.

HESSOE. Le mont *Sukkertoppen*, ou Pain de Sucre, visible à 6 et 8 lieues, est une excellente remarque pour entrer par le *Sondre Trondhjem's led*.

HESTOUGE. Montagne remarquable de l'île *Feye*, de forme conique, qui se voit à 2 lieues, et sert pour trouver le *led* par *Feye-Oosen*.

HIRSNOS ou HESNESOE. Un peu à l'E. du lieu de débarquement de *Grimstad*, est une remarque de basse terre, dont la toiture est rouge et les poteaux blancs. Elle a 31 pieds d'élévation, et guide sur le port de Hesnesoe. Cette remarque est à 2 milles E. de *Hombergoes-Molle*, et à 2 172 milles O. de l'église de *Tromoe*, très-remarquable en ce qu'elle a 40 pieds d'élévation et 125 pieds au dessus du niveau de la mer.

HOGANAS. Balise de 59 pieds, formée d'une barre rouge, avec tête carrée en bois blanc.

HOJEVARDE. Placé sur la côte E. de l'île Carmoe, vers le milieu du Carm-Sund, ce fanal est composé de 3 lumières dans une lanterne qu'on hisse à un mât : il est éclairé pendant toute l'année, mais il ne se voit qu'à 172 lieue, bien que son élévation soit de 43 pieds au dessus du sol, et 60 pieds au dessus de la mer : il sert à guider vers le mouillage de Hojevarde. On a l'intention d'y faire quelques changemens, et d'y placer des lampes à réverbères, au moyen desquelles on pourra l'apercevoir à 1 172 lieue. Lat. N. 59° 19′ 30″, long. E. 3° 0′ 20″.

HOLMENGRAAE. Ile remarquable à l'embouchure de *Fens-Fjord*; elle sert de remarque pour guider dans le led N. de Bergen; elle se voit à 2 lieues.

HOLMO-GRADAR. Phare à *feu fixe*. Tour carrée et blanche, qui sert à reconnaître l'entrée S. du *Vestra-Quarken*. Elle n'a que 46 pieds, et ne se voit qu'à 8 ou 9 milles. Lat. N. 68° 35′ 25″, long. E. 18° 17′ 32″.

HOMBORG. Moulin à vent, visible à 2 lieues. Il est gris, se présente toujours isolé, et mène au port de *Homborg-sund*.

HOPPEN. L'église de Hoppen (*J. Smœlen*) est très-utile à reconnaître pour ceux que les circonstances forcent d'entrer dans *Ramsoefjord* sans pilote. On la découvre à 1 et 2 lieues.

HORNELEN. Mont reconnaissable, qu'on voit de 15 à 19 lieues; son côté O. s'élève en deux sommets très-hauts, et continue ensuite presque horizontalement jusqu'à la mer; conjointement avec le mont *Skolmen*, moins élevé, c'est une remarque pour ceux qui se trouvent au côté O. de *Stat*, pour entrer à *Ulosvaag*, et de là, au port de *Selloe* ou *Vaagen*; son élévation au dessus de la mer est de 2,705 pieds.

HUSOE. Bâton de signal placé sur le point le plus élevé de l'île. Il se voit de 1 à 2 lieues, et sert, avec la remarque précédente, à trouver le port dans un cas forcé.

HUUSOE. L'église d'*Huusoe* se voit à 2 et 3 lieues; elle est peinte en brun, avec le toît rouge et une flèche.

HVIDDINGSOE (Fanal). Ce feu, qu'on indique quelquefois avec une orthographe différente, sous le nom de *Hindingsœ*, est à 129 pieds au dessus du niveau de la mer; sa tour est à 6 côtés, et a 56 pieds d'élévation : elle est constamment peinte en blanc. Le feu est renfermé dans une lanterne, et quoiqu'il soit toujours alimenté avec du charbon, cependant on y a apporté de grands changemens depuis l'époque de son premier établissement. On le voit à 4 1/2 lieues, et il brûle toute l'année.

Les deux feux de *Skudesnœs* et de *Hviddingsoe* servent à guider dans l'entrée de Berghen et Stavanger.

On peut consulter les instructions de Thévenard, pour l'entrée des passes où se trouvent les fanaux ci-dessus. Le fanal de Hviddingsoe est par lat. N. 59° 4′ 0″, long. E. 3° 4′ 40″.

JOMFRUELAND, par 58° 57′ 30″ N. et 7° 21′ 30″ E. Maisons sur le haut pays plat, qui indiquent la route de la baie de *Langesund* et de la ville de *Krageroe*.

KIND. Eglise peinte en blanc, avec un toit rouge; on la voit à 2 et 3 lieues. L'île *Kind* est remarquable par ses deux montagnes, dont celle de l'O. est la plus considérable; on la voit à 8 lieues.

KOPPEREN. Montagne qui indique la route de *Froy-Fjord*; comme son élévation est assez grande, on l'aperçoit de 10 à 14 lieues.

KORSO. Phare à feu tournant, dont la lumière change toutes les quatre minutes; la bâtisse est ronde, de couleur grise, avec un toit noir. Son élévation est de 19½ pieds suédois au dessus de la mer, et le feu peut se voir de 16 à 17 milles. Lat. N. 59° 17′ 10″; long. E. 16° 36′ 30″.

Nota. Les deux phares précédens servent à la navigation de *Stockholm*, par le chenal dangereux de *Sandhamn*, ainsi que pour l'attérage de *Alands-Quarken*, en venant du sud.

LANGESUND. L'église blanche est visible à 2 lieues; elle indique, avec les marques de *Straacholm* et le *Jungfrawland*, l'entrée de la baie de *Langesund*.

LUNDOE-VARDE. Pile de pierres qui se voit à 1 et 2 lieues de Norwége.

MALMOE. Phare à feu *fixe*, dont le sommet a 95 pieds d'élévation, et dont la tour est carrée et rouge. Pour attérir dans le port de *Malmo*. 55° 36′ 26″ N., 10° 40′ E.

MALOREN. Amers ronds, qui servent pour guider dans les havres de *Haparanda* et de *Tornea*.

Nota. Indépendamment des remarques ci-dessus, dont les descriptions ont été transmises de Stockholm, les cartes modernes placent dans l'archipel d'*Aland* les suivantes: *Ogsten*, *Signilskar*, *Marsund*, *Nyhamn*, *Ledsund*, etc., sur lesquelles nous appelons l'attention des marins qui voudraient nous en faire connaître le signalement.

MANDAL. La plage de sable qui s'étend en dehors de Mandal, visible à 1 1/2 lieue, sert de marque pour indiquer la route au port de *Klevene*. Deux montagnes remarquables, les *Koen* et *Kalven*, sont des marques de haute terre également importantes.

MOLDE. Pour entrer à Molde par le passage entre les îles *Romsdal*, on doit reconnaître la montagne d'*Urla* ou *Gamlemsvettan*, visible à 8 et 10 lieues.

MUNKHOLM (feu de port). Ce feu, composé de trois lampes *fixes*, sert à guider dans le port de Drontheim; il est élevé de 10 pieds au dessus du sol, et de 42 au dessus du niveau de la mer; il ne se voit qu'à 1 1/2 lieue marine en mer. Il est éclairé du 1er septembre au 1er mai. Lat. N. 63° 27′ 20″, long. E. 8° 1′ 30″.

NAKKEHOVED ET CRONENBURG. Feux du Danemarck.

ODDEROE (Phare). Par 58° 7′ 15″ N., et 5° 43′ 55″ E. Feu *fixe* garni de lampes à réverbères, présentant une lumière rouge. Conjointement avec le phare de *Flekkeroe*, il guide sur *Christiansand*. Il est élevé de 26 pieds au dessus de la mer.

ORSKAR. Feu tournant, dont les éclipses se font de 4 en 4 minutes. Le bâtiment est peint en blanc, avec toit rouge, de 128 pieds au dessus de la mer; il se voit de 12 à 14 m., et sert à guider sur le passage d'*Oregrimd*, nommé *Oregrimds-Grepen*. Il faut prendre le soin d'éviter le banc de *Fingrunden*, qui lui reste au N. 1/4 N. E.; lat. N. 60° 31′ 40″, long. E. 16° 2′ 20″.

QUITHOLM (Ile de), visible de 2 à 3 lieues, est un assez bonne marque de basse terre; elle est haute et toute blanche, tandis que le reste de la terre est foncé.

RATA-SKAR. Amers hexagones, dont les côtés sont noirs et rouges; ils servent pour reconnaître le havre de Ratan et pénétrer dans le *Vestra-Quarken*.

RISOER-FLEKKE. Tache blanche très remarquable, ayant 93 pieds de long et 51 de large, sur la montagne au dessus de la ville de *Oster-Risoer*; elle se voit, à 4 et 5 lieues, et guide sur la ville. Son élévation est de 275 pieds.

RONDOE (Phare de). Feu *fixe* ou flambloyant, alimenté avec du charbon de terre, sur une tour hexagone ayant 20 pieds d'élévation et 163 pieds au dessus du niveau de la mer. Ce fanal est visible depuis le 15 août jusqu'au 30 avril, à 5 174 lieues. Il sert à faire distinguer la pointe la plus O. de Norwége, nommée *Stat*, et à guider dans la *Breedsund*, à l'entrée de Dronthein's-fiord. Latit. N. 62° 24′ 50″; longit. E. 3° 15′ 25″.

RYVINGEN. Remarque en forme de chapiteau à 3 côtés, élevée sur une charpente et peinte en blanc; elle est très-utile pour trouver le port de Klevene, situé en dehors de la ville de Mandal, ainsi que les autres ports des environs. Sa hauteur est de 30 pieds au dessus des roches, et de 275 pieds au dessus de la mer. On la voit de 4 à 5 lieues.

SAINT-OLOSS-DRANGAR. Deux amers, ayant le sommet à 240 pieds au dessus de l'eau; ils servent à signaler les *Pater-noster-Skarn*, visibles de 16 à 18 milles marins.

SALO. Il y a deux amers dont le sommet est à 135 pieds suédois au dessus du niveau de la mer, de forme hexagone, ayant les deux tiers supérieurs peints en blanc, et l'inférieur en rouge: une balise se trouve placée sur le sommet. Ces remarques servent pour attérir à Kongshamn et les havres des environs. On les voit de 12 à 14 milles marins.

SALO-KANNING (Tour). Bâtie en pierre sur le rocher de Sal, à 172 mille de *Kongshamn*, 4 milles d'*Uddevalla*, et 5 de *Stromstadt*; cette tour a 64 pieds d'élévation.

SANDOE. Pyramide qui a 33 pieds d'élévation, moitié en rouge; moitié en blanc, avec une bande noire par le travers, et le sommet également noir. Cette remarque est à 2 172 milles E. de *Tromoe*, et à peu près à la même distance O. de Risoer-Flekke; son élévation totale est de 135 pieds, de sorte qu'on l'aperçoit à 2 172 lieues.

SIGGEN. Mont remarquable sur l'île Bommelaen, qu'on voit à 8 lieues; on le découvre à 4 et 8 lieues avant l'île; il sert à trouver l'entrée de la baie de *Bommelfjord*.

SKUDESNÆS. Ce fanal, placé à la pointe S. E. de l'île Carmoe, est composé de plusieurs lampes en demi-cercle sur un fer courbe, les lampes sont garnies de réflecteurs; le feu en est *fixe*. Il a 29 pieds au dessus de la mer, et il est visible à près d'un mille seulement.

Il indique la route par le led de Bergen, par le détroit de Corm-Sund. On ne l'aperçoit point du côté occidental de Carmoen; mais on le découvre lorsqu'on le tient au N. E. 174 N. Il est éclairé pendant toute l'année. Lat. N. 59° 8′ 50″, long. E. 2° 59′ 0″.

Il a été allumé pour la première fois le 1er janvier, 1719.

SODERARM. Amer de forme hexagone, rouge, avec un toit noir, qui est à 120 pieds au dessus de l'eau; il sert pour attérir dans l'archipel de Stochkolm, en venant de la mer d'*Aland*.

SPARO. Amers ronds, blancs, avec toits rouges, de 220 pieds d'élévation; ils servent pour passer l'Ido-Marke, entre les basses extérieures, en allant à *Vesterwick* et aux autres mouillages.

STATLAND. Cette pointe, qui n'a aucune remarque, se distingue cependant de toutes les autres terres par son étendue et sa hauteur; sa reconnaissance est très-utile dans la navigation des environs; on la voit à 10 et 12 lieues.

STEENSOE. Moulin près de *Gamle-Hellesund*, visible de 1 à 2 lieues. Ce moulin et celui de l'île *Homborg* sont les seuls sur cette partie de la côte; on les distingue facilement, car ce dernier est plus près de la mer que le premier, et caché par quelques îles en avant, lorsqu'on se trouve au S. et à l'E. S. E.

STEVNHEST. En allant à Christiansand par le S., on voit trois montagnes remarquables, jusqu'à 10 et 12 lieues de distance. Ce sont les monts Stevnhest, Skjulsberg et Mœlhen.

STOR-REBBEN. Amers de forme carrée, et de couleur grise, qui servent pour l'attérage dans l'archipel de *Lulea*.

STRAAEHOLM. Ilot situé par 58° 52′ 55″ E., près duquel est le *Moesten*, écueil blanc, en pain de sucre; il indique la baie de *Langesund*.

SUULLEN. Tour blanche, et servant de marque, tant pour naviguer dans la mer de *Fronghavet*, que pour venir du large; élevée de 12 pieds, elle a 200 pieds au dessus de la mer, et se voit à 4 et 5 lieues de Norwége.

SVARTKLUBBEN. Phare à feu fixe, à bâtisse ronde, blanche, avec un toit noir, à 80 pieds au dessus de la mer, qui se voit de 8 à 12 milles marins. Il sert pour atterir dans l'archipel d'*Oregrund*, en venant du sud, ainsi que pour la navigation dans le *Alands-Quarken*. On voit le feu de 3 à 4 lieues de distance, 60° 10′ 10″ N.; 16° 28′ 50″ E.

SVENOE. Remarque en forme de pyramide, peinte en blanc, placée sur quatre poteaux isolés. Elle sert à trouver l'entrée de la baie de *Laurvig*; son sommet est à 65 pieds au dessus de l'eau, et on la voit à 3 lieues.

TAANINGEN. Mont de la partie O. de Hitteren, qu'on voit de 4 à 5 lieues. Le promontoire de *Titterodden* et le mont *Taaningen* sont deux excellentes remarques pour éviter l'archipel dangereux situé au nord; il faut les tenir toujours à découvert.

TERNINGEN (Phare). La construction de ce phare doit avoir été achevée en 1833; son feu est *fixe*, et produit par trois lampes à réverbères; il sert de guide pour entrer dans le lod de *Drontheim*; il est éclairé de O. S. O. par le S. jusqu'à l'E. S. E., et visible à 2 et 3 lieues. 63° 29′ 35″ N., et 6° 41′ 50″ E.

THYRHOUG (Phare). Cette construction a dû être également terminée en 1833; son feu *fixe* est muni de 4 lampes à réverbères, et sert pour éviter les écueils dangereux situés près d'*Edoe*, ou pour trouver un des ports environnans au besoin; on le voit à 2 et 3 lieues. Latit. N. 63° 18′ 50″; longit. E. 5° 52′ 30″.

TITTERODDEN. Promontoire sur un îlot à l'O. de *Froyen*, qui est très-plat, et qu'on voit de 2 à 5 lieues.

FORBJORNSJER. Remarque de basse-terre, composée d'une barre de fer surmontée d'un tonneau, le tout peint en noir. Elle sert à éviter l'écueil dangereux de *Forbjorn*, à l'est de l'entrée du golfe de Christiania; son élévation n'est que de 12 pieds, mais elle est de 54 pieds au dessus du niveau de la mer, et on la voit à 1 1/2 lieue.

TRINDELEN (feu flottant). Quoique ce feu soit sur la côte de Lessoë, sa description est placée ici, parce qu'en entrant dans le Cattegat, on passe ordinairement entre ce feu et celui de Nidingen. Ce feu flottant a été placé au S. E. du banc de Frindelen pour signaler le banc dangereux de ce nom, au N. E. de l'île Lessoë. Il consiste en un bâtiment à deux mâts, avec un gréement de schooner; ses côtés sont peints en jaune avec une croix rouge; il est à 500 brasses environ S. E. du banc de Trindelen, et au N. N. E. 1 1/2 mille danois de la pointe N. E. de Lessoë, appelée Syrodden.

Ce feu consiste en 9 lampes à réverbères, qui entourent le mât d'arrière, à 20 pieds danois au dessus du niveau de la mer; quand la mer est très-houleuse, il est hissé à 30 pieds. Il est allumé pendant toutes les nuits, aussi longtemps que le navire peut rester à la station, et suivant les réglemens danois.

Dans les temps orageux et les brouillards, on frappe une cloche pendant 10 minutes avec des intervalles de 5 minutes; le jour, on remarque un pavillon rouge, et pendant les orages, un large guidon, à la tête de son grand mât.

Il n'y aura que des circonstances majeures qui pourront le déplacer, et alors il ira hiverner dans le port le plus voisin.

Il est défendu à l'équipage de communiquer avec un navire, à moins d'un danger pressant; il quitte sa station le 21 décembre, à cause des glaces; il sert à éviter le Trindelen, ainsi que les bas-fonds qui entourent les parties N. et E. de Lessoë. 57° 25′ 20″ N., 8° 57′ 23″ E.

TROMOE. Eglise blanche, fort remarquable à 2 et 3 lieues. Deux pyramides en pierre ont été construites pour indiquer l'entrée E. du détroit de *Tromoe*; la première, nommée *Shindseltangen*, la seconde, *Jetmertangen*, qu'on voit à 1 lieue.

TUNGENES (Phare). Petit feu *fixe*, à la lanterne, qu'on n'éclaire que pendant les mois de janvier et février, saison de la pêche, pour trouver le golfe de *Stavanger*. On ne le voit qu'à 1 lieue. Latit. 59° 2′ 12″; longit. 3° 16′ 30″ E.

TUSTEREN. Montagne qui conjoin-

tement avec celle dite de *Stevnshest* sont les marques principales pour indiquer qu'on se trouve en face de l'entrée de la passe de *Drontheim*. On la voit de 8 à 10 lieues.

TVIBERG est une île qu'on voit à 7 et 9 lieues ; elle offre l'aspect de deux meules.

UDKIK. Vigie près de *Federickswœrn*, de 22 pieds de haut, et 176 pieds au dessus de la mer, visible à 4 et 5 lieues ; cette maison sert, avec la remarque de *Svenoë*, à trouver l'entrée de la baie de *Laurvig*.

ULVOESUND. A près de 1 172 mille E. de *Flekkeroe*, est une remarque formée d'un tonneau surmonté d'une croix, et fixé sur une mâture ; le tout est peint en blanc, et visible 2 172 lieues ; cette remarque à 31 pieds d'élévation, et 145 pieds au dessus du niveau de la mer. Elle indique l'embouchure du port d'*Ulvoesund*, et sert à s'orienter sur la côte.

VALDERHOUG (Feu). Il consiste en une lanterne à trois lumières *fixes*. Il sert à trouver la rade *Valderhoug*, sur le *lod* méridional de Drontheim. Son élévation est de 7 pieds au dessus du sol, et 39 au dessus de la mer ; il n'est visible qu'à 3/4 de lieue. Latit. N. 62° 30′, longit. E. 3° 47′ 25″. On propose de le reconstruire avec des lampes à réverbères entre les années 1836 et 1839.

VARHOUG. Remarque peinte en blanc, qui sert, avec l'église de Aare, à reconnaître la côte de *Jedderen*. La montagne d'*Oberstad Brekke*, étant fort reconnaissable, et la seule dans cette direction, fait reconnaître si c'est l'église de Aare qu'on voit, ou bien celle de *Varhoug*.

RUSSIE. — GOLFE DE FINLANDE.

AMERS DU GOLFE DE FINLANDE.

Une mesure sage a été adoptée pour toute l'étendue du golfe de Finlande. On place tous les ans, sur les hauts-fonds ou écueils, un amer flottant, surmonté d'une perche et d'un grand pavillon : ces amers sont fixés sur le fond de 5 à 7 brasses, le plus près possible du danger. Ceux qui, dans tous les cas, doivent être laissés au N., portent un pavillon rouge ; le pavillon blanc désigne ceux qu'il faut toujours laisser dans le S. ; et ceux dont on peut prendre indifféremment le N. ou le S. sont signalés par des pavillons mi-partis de blanc et de rouge.

Tous les feux de ce golfe sont allumés depuis le 12 juillet jusqu'à l'époque des premières glaces, et depuis le moment où ce golfe se débarrasse, jusqu'à la fin de mai, à l'exception de ceux de Revel et de l'O. de ce port, parce qu'il arrive quelquefois que les vents du S. permettent d'y arriver dans l'arrière-saison.

Par l'arrêté de 1829, il doit avoir été mis dans les passes du golfe de Finlanlande, depuis *Cronstadt* jusqu'à *Hogland*, des balais à la place des bouées à pavillons rouges, et l'on doit avoir ajouté des balais aux bouées placées près des bancs de sable et des écueils des golfes de Finlande et de Riga, pour indiquer ces endroits dangereux. Dans la partie N. des bas fonds, ces balais doivent avoir la pointe de leurs verges en haut, et dans la partie S., la pointe en bas.

ASPO ET LESKER, îlots de l'archipel *Derklchker*, qui ont chacun une tour de remarque, distantes de 1 3/4 mille N. O., 60° 15′ 15″ N., 24° 57′ E.

AZOF (Feux de la mer d'). La navigation de la mer d'Azof étant rendue difficile par des écueils et des bas-fonds, le gouvernement a tâché de parer à ces inconvéniens par l'établissement de deux phares de côté et de cinq fanaux flottans. Les deux premiers existent encore maintenant ; mais les derniers ont été mis hors d'état de servir, tant par l'effet des tempêtes que par la dégradation et la vétusté des embarcations, qui ne sont plus propres à tenir la mer. Néanmoins, la nécessité de ces mesures de sûreté étant vivement sentie dans l'intérêt de la navigation et du commerce, l'administration locale a invité le corps des négocians de Taganrock à participer à l'entretien de cet établissement d'utilité publique. Les frais considérables qu'exige

cette entreprise ne permettant pas de procéder à la fois au rétablissement de cinq fanaux, on s'est borné à réorganiser le service d'un seul bâtiment, construit sous la direction des maîtres constructeurs de la marine de la mer Noire.

Cette embarcation a été placée à l'endroit connu sous le nom de Dolgaia-Kosa, et sa présence contribuera efficacement à faciliter et à assurer la navigation dans cette partie de la mer d'Azof. L'éclairage de ce fanal se fait au moyen d'un réverbère d'une forme particulière, dont l'atelier de la marine a fourni le modèle.

BALAKLAVA. Un phare a été élevé au côté E. de l'entrée de ce port, mais qu'on n'éclaire pas, parce qu'il y a impossibilité d'y entrer de nuit, malgré sa lumière. Lat. N. 44° 28′ 55″, long. E. 31° 14′ 20″.

BALESTRA (Phare du cap). Il est à feu *fixe*, visible à 16 milles environ, par 46° 57′ 30″ N. et 35° 6′ E.

BIORKO. Il y a une tour sur la côte N. de cette île.

CHERSONÈSE (Phare du cap). Un phare, à feu *tournant* et à éclipses, a été élevé sur ce cap; mais on n'en connaît pas la description : il a été érigé pour guider à l'entrée de Sévastopol. Le cap *Crimée* est à 16 milles N. O. du cap *Balaklava*. Le *Portulan* de la mer Noire (1830) dit que les éclipses de ce phare sont d'une minute et les temps de lumière de 3 minutes. Sa direction passe de l'E. N. E. par l'O. jusqu'au S. E. 174 E. Lat. N. 44° 33′ 15″, long. E. 31° 2′ 57″.

DOLGUENOSS ET STRIS-OUDIN. Il existe une tour de remarque sur la côte S. du premier de ces caps, et une autre sur la côte N. du second.

FONTAN OU ODESSA (Phare). Le phare d'Odessa, autrefois à feu *tournant*, est situé environ à 6 172 milles géographiques S. du port de la quarantaine. Il se trouve, à fort peu près, sur le même méridien que la partie de la rade dite l'*observation*, attendu que la pointe du grand môle de la quarantaine n'est qu'à 0° 0′ 8″ E. du phare.

Le feu tournant qui a été éclairé à Odessa, est actuellement converti en feu *fixe*, depuis 1829, pour le distinguer plus facilement du phare de l'île *Tendra*. Il est par 46° 22′ 20″ N., et 28° 23′ 20″ E.

La hauteur du feu, à partir du niveau de la mer, est de 203 pieds 5 pouces (russes), ou environ 62 mètres, de sorte qu'en négligeant les effets de la réfraction, un observateur qui se trouve à 16 pieds et demi au dessus de la mer (5 mètres à peu près), peut apercevoir la lumière à 19 milles et demi.

Une note récemment publiée à Saint-Pétersbourg contient ce qui suit.

« Les communications par mer entre Sévastopol et Odessa présentaient autrefois des difficultés sensibles, à cause du manque de phares propres à indiquer aux navires la route qu'ils avaient à tenir sur une côte dont l'approche n'est pas sans danger. Maintenant, une ligne de phares, établie entre ces deux ports, offre aux navigateurs des points de direction qu'ils suivent avec une entière sécurité. En venant du S., on rencontre d'abord le phare du cap Chersonèse, à feu *tournant*, ensuite celui de Farkankout, à feu *fixe*; enfin celui de l'île de Tendra, à feu *tournant*. Ce dernier n'a été éclairé pour la première fois que le 15 septembre 1827, et sa présence est d'une grande utilité pour tous les vaisseaux qui naviguent vers Odessa, soit du côté du S., soit dans la direction d'O.

» Le phare de Tendra est remarquable surtout par le système ingénieux qui doit servir à l'éclairer. Le réverbère est composé de trois courbes qui se joignent en forme triangulaire. Un quinquet se trouve placé vis-à-vis du centre de chacune de ces trois courbes. Cette forme produit un effet de lumière tout particulier, qui se distingue facilement des feux fixes aussi bien que des feux tournans. Lorsque le centre du foyer (au milieu de l'une des courbes) se trouve opposé en ligne droite à l'œil du navigateur, la lumière est dans tout son éclat : à mesure que le réverbère, en tournant sur son pivot, ne présente que l'une des parties latérales de la courbe, la lumière perd de son intensité, et va toujours en diminuant jusqu'à ce qu'enfin l'œil porte sur l'un des points du triangle où deux courbes se touchent; alors le fanal ne répand plus qu'une faible clarté qui va de nouveau toujours en croissant, jusqu'à ce qu'elle parvienne enfin à son maximum, lorsque le second foyer se trouve exposé à l'œil en ligne directe.

» Par cet ingénieux système, le phare de l'île de Tendra sera facile à reconnaître de tous les autres qui se trouvent sur la même ligne.

» Il en résulte, en outre, une épargne sensible, quant aux frais d'entretien; car trois quinquets suffisent pour répondre pleinement au but, qui ailleurs exige l'emploi d'un nombre de lumières beaucoup plus considérable Ce système est de l'invention de M. le vice-amiral Greig, commandant des forces navales de S. M. dans la mer Noire. C'est à ses soins également que la marine est redevable de la sécurité que l'établissement des phares assure à la navigation le long de la côte.

» Nous ajouterons encore ici que nous sommes fondés à espérer de voir bientôt réalisés les avantages que le phare d'Odessa et les autres de cette côte doivent produire; avantages que la marine marchande ne manquera sans doute pas d'apprécier.

» Le phare d'Odessa a servi à compléter la ligne établie sur les bords de la mer Noire; il ne laisse plus rien à désirer sous le rapport des facilités que le gouvernement est toujours empressé d'offrir à la navigation et au commerce. »

GOUSVOUTSKER. Une tour de remarque se trouve sur l'ilot de ce nom, dans l'archipel d'*Abo*.

GRAHARUN. On a élevé une tour sur cet ilot, pour reconnaître l'entrée de *Sveaborg*.

HOGLAND-LE-BAS, élevé de 28 1/2 pieds. On l'aperçoit à 9 3/4 milles à la la hauteur de 10 pieds, à 10 1/2 milles à celle de 15 pieds, et à 11 1/4 milles à celle de 20 pieds.

Le Haut-Hogland est éloigné du *Bas* d'une verste au S., et l'un et l'autre sont situés au N. de l'île du même nom. Les vaisseaux peuvent approcher le Bas-Hogland sans danger. Il éclaire seulement les côtés N. E. et N. O., et reste invisible aux côtés S. E. et S. O., à cause des montagnes. Feu *fixe*, par 60° 5′ 4″ N., et 24° 41′ E.

L'île Hogland est un point de reconnaissance indispensable pour pénétrer au fond du golfe de Finlande; elle est très-élevée, et on la découvre de 9 à 10 lieues.

HOGLAND-LE-HAUT, élevé de 382 pieds 1/2. On l'aperçoit à 26 milles à la hauteur de 10 pieds, à 27 milles à celle de 15 pieds, et à 27 1/2 milles à celle de 20 pieds (sans énoncer la nature du feu). Lat. N. 60° 6′ 35″, long. E. 24° 33′ 21″.

KILBOURN (Feu flottant de la pointe). Le navire est à l'extrémité du banc que projette cette pointe; sa lumière se voit des deux côtés, à 3 milles de distance. On relève de son bord les deux balises de l'île Berczane au N. 85° 30′ O.; les deux balises d'Otchakow au N. 11° N. E., et les deux balises de la côte Kilbourn, à l'E. 54° 50′ S. Ce feu sert particulièrement pour la navigation du limane du Dniéper.

NICOLAIEF (Feu). En remontant le Boug, on trouve un phare à babord, au coude de la rivière, nommé Malaia Korenikha, d'après la même autorité. Lat. N. 46° 68′ 55″, long. E. 29° 40′ 22″.

ORENGROUND. Une tour a été construite sur l'ilot de ce nom, pour signaler la passe qui conduit à la rade de *Lovisa*. 60° 17′ 15″; 24° 9′ 15″ E.

OTCHAKOF (Feux). Deux phares sont marqués entre Otchakof et Adjigole (dans le limane du Dniéper), sur les cartes du Portulan de la mer Noire, au fond de la baie qu'on laisse à babord en remontant le Boug. J'ignore si on y entretient des lumières. Lat. 46° 36′ 25″, long. 39° 10′ 35″.

PORKALA ou KOUSKAR (Phare de). Feu *tournant* ou à rotation. Il est muni de réverbères, et élevé de 150 pieds au dessus de la mer. Placé sur la petite île de Kouskar, à 2 milles S. du cap Porkala, on l'aperçoit à 17 milles 1/2 avec 10 pieds d'élévation, à 18 milles 1/2 avec 15 pieds, et à 19 milles 1/4 avec 20 pieds de hauteur. Lat. N. 59° 54′ 45″, long. E. 22° 3′ 45″.

REVEL (Phare). Construit près des casernes, sur la montagne de Catherinenthal, à 1 mille de Revel, et à feu *fixe*. Il est placé de telle manière qu'on ne voit le feu que lorsqu'on arrive contre les récifs au N. de l'île Wolf, et au bas-fond couvert de 18 pieds d'eau, à l'E. de *Nargen*.

Ce phare a 135 pieds anglais d'élévation. On l'aperçoit à 16 milles 3/4 à 10 pieds de hauteur, à 17 1/2 milles à celle

de 15 pieds, et à 18 174 milles à celle de 20 pieds. Lat. N. 59° 25′, long. E. 22° 26′.

Au N. O. de l'île Wolf, est un signal monté sur une pierre, par 59° 36′ 45″ N., et 22° 23′ E. Enfin, on annonce que sur l'écueil à l'E. du banc de sable de Revel, il existe une petite balise avec une touffe en haut; une autre balise, avec une touffe en bas, se trouve au midi de la première, dans la direction S. de la pointe du bas-fond visible, qui part du banc de sable de Revel dans la direction E. S. E., et par une profondeur de 34 pieds. Ces balises sont sujettes à être déplacées.

RIGA (Phare). Lat. N. 56° 57′ 8″, long. E. 21° 47′ 30″. On a établi sur la digue du fort *Comet*, près de Riga, un phare composé de deux feux; le premier, élevé de 31 mètres 994 millimètres au dessus de la mer, est visible à près de 4 lieues; le second, placé sur la même ligne, à 7 mètres 618 millimètres de hauteur, ne s'aperçoit qu'à 2 173 lieues.

Le feu inférieur indique l'approche de l'endroit où l'on peut mouiller, et sert à faire éviter le récif qui s'étend devant *Magnusholm*, ainsi que le banc de sable qui entoure cette île. Il éclaire aussi l'embouchure de la Duna.

Les *instructions nautiques* apprennent que, pour donner en rivière, il faut relever l'une par l'autre les deux balises de 15 pieds de hauteur plantées sur la rive droite de la Duna; celle qui est le plus en dehors est surmontée d'une boule, l'autre est terminée en triangle. Il n'y a sur la barre que 12 à 13 pieds d'eau. Les bouées ou tonnes qu'on doit laisser à tribord en entrant, sont peintes en blanc, et celles de la rive opposée, en noir.

SARIKOLIK (Feu du cap). Ce cap forme la pointe O. de l'entrée du Boug. J'ignore quelle est la nature du feu qu'on y entretient.

SÉVASTOPOL (Feux de). Outre le phare qu'on découvre sur le cap Chersonèse, il y en a encore deux au fond de la grande baie de Sévastopol; l'un près d'Inkermane et l'autre à 3 milles de là, sur la montagne dite Mackensie; le premier est dominé par le second d'environ 210 pieds. Tous les deux n'ont qu'une seule face, tournée vers la mer, et il faut les mettre l'une par l'autre pour passer de nuit dans le chenal et éviter ses dangers. On découvre le plus rapproché de ces feux à 22 milles, et l'autre plus élevé, à 27 milles en mer. Lat. N. 44° 35° 25″, long. E. 31° 11′ 15″.

SOUREP ou SURÉPUD (Phare de), situé sur le cap de ce nom (Estonie), par les 59° 28′ N. et 22° 2′ E., à feu *fixe* et à 36 pieds d'élévation. On l'aperçoit à 17 milles 374 quand on est élevé de 15 pieds, et à 18 172 milles quand on a 20 pieds de hauteur.

TARKHAN ou FARKANKOUT (Fanal). Le fanal du cap Tarkhan est à feu *fixe;* ce cap forme la pointe O. de la Crimée; on le nomme aussi Eski-Foros. La direction de la lumière est entre le N. N. O., l'O. et le S. S. E. On la voit à 17 milles de distance. Lat. N. 45° 20′ 42″, long. E. 30° 8′ 59″.

TENDRA (Phare). Le réverbère du phare de l'île Tendra, à 5 milles de son extrémité, qui porte une balise, est composé de 3 courbes qui se joignent en forme triangulaire. Un quinquet est placé vis-à-vis du centre de chacune des 3 courbes, ce qui produit un effet de lumière qui se distingue des feux *fixes* et des feux *tournans:* il est à l'embouchure du Dniéper et du Boug. Ce phare a 92 pieds au dessus de l'eau, et a été allumé pour la première fois le 15 septembre 1827; il présente donc un feu *tournant* dont la rotation entière s'achève en 4 minutes: la lumière augmente graduellement jusqu'à l'éclat, qui a par conséquent lieu toutes les minutes 20 secondes.

Ce phare, placé par 46° 18′ 54″ N. et 29° 11′ 42″ E., et qu'on voit à 16 milles en mer, est éclairé depuis la chute du jour jusqu'au lendemain matin. On se propose d'adapter dans la suite une cloche à ce phare, dont l'emploi sera réservé pour les jours où les brouillards ou bien la chute de la neige, empêcheraient de voir la lumière du feu.

L'établissement formé en 1827 sur l'île Tendra, à l'embouchure du Dniéper, est destiné à assurer la navigation des bâtimens qui vont à Otchakof ou à Odessa. Le gouvernement de cette dernière ville vient de publier un plan sur lequel est indiquée la position de ce phare, ainsi que celle de deux nouvelles balises de 52 pieds, qui viennent d'être érigées sur la même île. Ce plan a donné les moyens d'indiquer ces trois points importans sur

la carte de la mer Noire de M. Gauttier, et aussi de corriger la partie S. O. de l'île Tendra.

Étant à la balise N. de l'île Tendra, dont la position a été déterminée par M. Gauttier, on relève le phare au S. 6° O., à la distance de 5 milles; la première des deux nouvelles balises au S. 34° E., à la distance de 9 1/2 milles; la seconde au S. 61° E., à la distance de 25 milles.

UTO. Un feu est marqué sur cette île, dans les cartes publiées en 1825. L'île d'Uto est en dehors de l'archipel d'*Abo*.

D'après le *Moniteur* du 29 mai 1829, le phare d'*Uto*, sur les *côtes de Finlande*, était autrefois composé d'un feu tournant; aujourd'hui il est rendu *fixe*, et élevé de 100 pieds. 59° 47′ 18″ N. 18° 57′ 3″ E.

YENIKALE (Phare). D'après le *Portulan* de la mer Noire, il est placé sur le cap Maiak ou Fanar, à 2 1/2 milles N. E. de la ville; son feu est *fixe* et se voit à 18 milles de distance dans la mer d'Azof. Lat. N. 45° 23′ 15″, long. E. 34° 20′.

PRUSSE.

ARCONNA (Phare d') A la pointe N. E. de l'île Rugen, par 54° 41′ 12″ N. et 11° 37′ 12″ O., on a nouvellement construit un phare, éclairé par des lampes garnies de miroirs paraboliques, à 197 pieds au dessus de la mer.

GRIESWALD-OIE. Ce feu est par 54° 15′ 19″ N. et 16° 18′ 11″ E., sur une colline de 62 pieds au dessus de la mer. Un échafaudage en fer contient deux lanternes à 25 pieds l'une au dessus de l'autre: elle se voit à 6 milles marins. A cette distance, et depuis le S. O. 1/4 S. jusqu'au N. N. O. ceux qui se dirigent vers Swinemunde voient une lumière double; mais dans la partie S., on ne voit qu'une lumière.

JERSHOFT. On construit actuellement un phare sur cette pointe, par 54° 33′ N. et 14° 15′ 45″ E.

MEMEL (Phare). Ce phare, à feu *fixe*, est entretenu toute l'année, à l'exception des mois de juin et de juillet; on le laisse à babord en entrant dans le Curische-Haff. Latit. N. 55° 41′ 42″; longit. E. 18° 47′ 59″; en 1792, le commerce de Memel sollicita le gouvernement pour la construction de son phare, dont l'achèvement n'eut lieu qu'en 1796; et le 1er septembre de cette année, ses feux furent allumés pour la 1re fois.

L'expérience prouva par la suite, que ce phare, qui ne s'élevait qu'à 75 pieds au dessus de la mer, manquait de hauteur, et il fut décidé en 1819, de le relever de 25 pieds, et d'introduire quelques améliorations dans son système d'éclairage.

Le feu est fixe, et produit par 13 lampes d'*Argant*, munies de réflecteurs paraboliques de 20 pouces de largeur sur 8 de profondeur; on le distingue à 5 milles de 15 au degré; on ne l'allume, à la vérité, que du 1er août au 30 mai suivant; mais pendant le solstice d'été, les nuits y sont assez claires pour distinguer facilement les objets.

Plusieurs signaux et remarques ont été placés, auxquels il faut faire la plus grande attention lorsqu'on veut passer sur la barre de Memel, par un temps qui ne permet pas aux pilotes de sortir; une instruction avec un plan particulier, qui indiquent la ligne à suivre, ont été publiés par les autorités locales, et c'est évidemment à eux qu'il faut recourir.

Trois remarques se trouvent entre la ville et le phare; il faut les amener en ligne avec la bouée noire extérieure, qu'on peut passer de l'un ou de l'autre côté; puis donner entre deux autres bouées, et continuer en tenant les remarques de terre en ligne, jusqu'au mouillage, après avoir dépassé le fanal.

NEUFAHRWASSER (Phare). Ce phare est placé à la pointe O. de la nouvelle entrée de la Vistule; il est éclairé par le gaz, muni de lampes d'Argant, et garni d'un miroir parabolique.

Jusqu'à présent, on était dans l'usage d'éteindre le 15 mai, et de rallumer le 1er août le feu du phare de *Fixhoff*. Celui de *Neufahrwasser* devait également cesser le 25 mai, pour ne recommencer que le 25 septembre. Actuellement, ces deux feux, ainsi que celui de *Hela* sont allumés pendant toute l'année. Enfin, dans une annonce insérée au *Moniteur*

du 14 juin 1828, on apprend que la direction du double feu du *Neufahrwasser* n'a point été changée par la construction du nouveau phare, qui vient d'y être établi.

PILLAU (Phare). Lat. N. 54° 33′ 39″, long. E. 17° 32′ 15″. La construction de ce phare fut commencée en 1806; mais ce ne fut qu'en 1811 que le feu y fut allumé. La hauteur de la tour est de 95 pieds au dessus du sol; mais la lumière est à 100 pieds au dessus du niveau de la mer; ce feu est *fixe* et produit par 9 lampes d'Argant, à réflecteurs paraboliques, d'une lumière claire et brillante; il est disposé de manière à ce que, au moment de perdre celui de la pointe Hela de vue, on puisse retrouver celui de Pillau, qui n'est allumé pendant toute la durée des nuits, que depuis le 1er août jusqu'au 15 mai. Le phare de Pillau est à 6 milles S., à peu près, du feu de Brusterort. Son élévation permet de voir ce beau feu à 4 milles 172 de distance.

On a placé trois grandes balises en ligne du phare, pour conduire dans la passe; mais le premier objet qu'on remarque du large, est une grande tour élevée de 120 pieds au dessus de la mer, près de Alt-Pillau, qui se montre comme un navire sous voiles à trois mâts; on la voit à 6 milles (de 18 au degré).

RIXHOFF (Phare de). Muni de 15 lampes, placées sur deux rangs; les miroirs sont des paraboles parallèles, et il est élevé de 220 pieds au dessus de la mer.

SWINEMUNDE (Fanal de). Placé par 53° 55′ N. et 11° 55′ E. Sa lumière est fournie par 5 lampes, avec réflecteurs paraboliques, à 38 pieds au dessus de la mer.

DANEMARCK.

Les feux danois sont allumés, en été, une heure après le coucher, et en hiver, une demi-heure après le coucher du soleil, jusqu'au lever suivant.

AAROESUND. Feu de lanterne dans la maison de la poste.

ASSENS. Feu de lanterne sur la tête du pont.

BAAGOE. Feu de lanterne sur la pointe S. de l'îlot de ce nom. 55° 17′ 46″ N., 7° 27′ 50″ E.

BULK (Fanal). Un petit feu *fixe* avec des lampes à réflecteurs, et élevé de 32 pieds, indique le port de *Kiel*, et l'entrée du canal de *Holstein*. Dans l'intérieur de la baie de Kiel sont encore deux autres feux, qui ont le même but; l'un sur le fort de *Fridrichsort*, l'autre à *Hottenéau*, près de l'embouchure dudit canal.

EIDEREN (Feu d'). Un petit feu flottant placé à l'embouchure de la rivière de ce nom, tout en faisant connaître son entrée, sert aussi comme stationnaire aux pilotes; il est élevé de 44 pieds.

FERROE, à l'entrée de Fahrsund, 1 lieue O. du feu de *Markoe*; c'est une remarque rouge qu'on voit à 1 172 lieue. Elle rend un grand service aux pilotes, et consiste en une maison carrée à toit pointu, sur lequel s'élève un mât où l'on arbore un pavillon pour annoncer les cas où les pilotes ne peuvent pas sortir. Son élévation est de 180 pieds, et elle se voit à 3 172 lieues en mer.

FEHMERN. Feu tournant, élevé sur le côté N. E. de l'île Fehmern, sur le Oldenburg-Huk, dans le voisinage d'un récif dangereux, que les Anglais nomment *Put-gardens-reef*.

A 92 pieds au dessus de la mer, est placée une lampe, qu'on voit autour de l'île, quand on est à 10 pieds d'élévation, et à la distance de 15 milles, et jusqu'à ce qu'on en approche de 1 ou 2 milles; à cette dernière distance, le feu est caché par la colline de Cathariuenhof, depuis le S. 7° O., jusqu'au S. 15° E. du compas.

Le feu consiste en six lampes garnies de réverbérateurs, qui achèvent une révolution entière en 3 minutes, pendant lesquelles les 6 éclats de 10 secondes à peu près sont suivis d'autant d'éclipses de 20 secondes; mais lorsqu'on est très-rapproché, il n'y a point d'éclipses complètes, la réflexion de la lumière se voyant entre les éclats.

Le feu de Fehmern se distingue de ceux du voisinage, en ce qu'il est *tournant*, les autres *fixes*. Des feux de Giedserodde (pointe S. de Falster) le feu de Fehmern reste à l'O. 9° N., 25 milles de distance; et du feu de Fakkebierg, au S. 33° E. du compas, 23 milles de distance.

FREDERICKSHAVEN (Feu de). Depuis que les jetées de ce grand port sont terminées, on a placé sur le plus S. par 57° 26′ N., et par 8° 14′ 36″ E., un feu de port *fixe*, élevé de 23 pieds au dessus du niveau de la mer. Ce nouveau port peut admettre des navires tirant 13 à 14 pieds (anglais) d'eau.

NYESTEDE. On allumait autrefois un petit feu fixe sur la tour de l'église de cette ville (Laaland), pour le service des postes du gouvernement; on ne le montre plus.

SPROGOE (Fanal). Feu à éclipse sur l'ilot de ce nom; il sert au même usage que le précédent. 55° 19′ 50″ N., 8° 38′ 8″ E.

WISMAR (Remarques). On a placé une bouée rouge sur le banc nommé *Jackelberg*, qui s'étend de l'île *Poël*. A 1/2 mille N. O. à peu près, et à l'angle S. E. du bas-fond nommé *Hannibal*, est une bouée blanche; elles comprennent le chenal appelé le grand *Tief*, et elles sont toutes les deux par 4 1/2 brasses d'eau.

Le clocher de Sainte-Marie (le plus élevé de Wismar) reste au S. 1/4 O. de la bouée rouge, et la maison des pilotes à Poël, au S. O. 1/4 O.

En gouvernant S. O. 1/4 O. vent arrière, on peut approcher le Poël jusqu'à trois brasses d'eau; mais avant d'y arriver, et à l'endroit le plus resserré du chenal, il faut relever, du côté de la terre, une perche surmontée d'un pavillon *rouge*, ou d'un panier, et du côté de la mer, une autre perche surmontée d'un pavillon *blanc*, ou d'un panier: on laisse la première à babord, et la dernière à tribord en entrant.

La bouée blanche reste à l'E. S. E. de l'*Hannibal*; au N. du *clocher de Sainte-Marie*; au N. O. 1/2 N. (du compas) du clocher du *Hahenkirchen*, et au N. 1/4 E. de Poël.

Lorsqu'en venant du N., on veut entrer par le chenal dit *Mittel-Tief*, on trouve entre l'île de *Lieps* et le *Hannibal*, sur un fond coloré, et par 17 pieds d'eau, une grande bouée noire.

ALLEMAGNE. — MER DU NORD.

BREMER-BAACKE. Indépendamment du feu flottant qui se trouve à l'entrée du Weser, il existe une remarque importante nommée *Bremer-Baacke*, grande tour à signaux, destinée à communiquer avec les navires, et située sur le *Hohe-Weg*, banc de sable. Cette tour est en bois, placée sur un fondement de granit, entre la treizième et la quatorzième bouée de mer, directement entre le clocher de *Langwarder* et l'île de Héligoland. Lat. N. 53° 43′ 22″, long. E. 5° 52′ 57″.

WANGEROOG (Phare). Ce phare a été complétement détruit par les flots orageux de l'hiver de 1825 à 1826; il serait très-important à la navigation du Weser et de l'Elbe, qu'il fût reconstruit le plus tôt possible. 53° 48′ 26″ N., 5° 32′ 20″ E.

HOLLANDE.

BRIEL (Fanal de). Par 51° 54′ N. et 1° 38′ E. Alimenté par du charbon de terre, il est à 62 mètres d'élévation.

Indépendamment de ce premier feu placé sur la tour, il en existe un autre, composé de trois lampes d'Argant, et présentant un triangle équilatéral; ce dernier n'est qu'à 10 mètres au dessus de la mer, et visible à 3/4 de mille en dehors des tonnes de la Meuse.

FLESSINGUE (Feu de). A l'ouest du port marchand est un feu de lampes, qui a près de 14 mètres d'élévation, et qui sert de remarque le jour. Lat. N. 51° 26′ 42″, long. E. 1° 14′ 42″.

HELVOETSLUIS. Feu dans une lanterne de cuivre près de la jetée O., ayant 15 mètres au dessus de la mer; par 51° 49′ 12″ N., et 1° 47′ 27″ E. Il est composé de trois lampes d'Argant, munies de réflecteurs paraboliques, dont deux vers la mer, et le troisième vers le *Flakké*.

OOST-VORN ET BRIEL. Feux. Par suite des changemens survenus dans le chenal de l'entrée de la Meuse, le petit feu de la dune, qui était en arrière d'Oost-Vorn, a été déplacé et transporté un peu en dedans des terres, de manière que le meme feu, qui présente une lumière fixe lorsqu'il est amené par le feu de la tour de *Briel*, indique la route qui permet d'entrer dans la Meuse.

VEERE. Petit feu de lampes, sur la tour *Kampveersche*, à 10 mètres au dessus de l'eau. Il est invisible en dehors des bancs.

WIERINGEN. Deux feux, placés à l'extrémité O. de cette île, rendent de grands services à la navigation du Zuiderzée.

BELGIQUE.

BLANKENBERG. Il existe un petit feu de pêcheur, *fixe*, à Blankenberg, qui ne s'allume que quand les pêcheurs sont en mer; il est visible à trois milles de distance, étant élevé de 16 mètres.

OSTENDE. Feux. Deux feux tenus l'un dans l'autre servent à conduire dans le chenal qui mène à l'entrée du port. L'un est le feu des dunes, communément appelé le *petit fanal*, à l'E. du port d'Ostende; l'autre est le *musoir*, situé sur la pointe de la jetée de l'E.

Suivant M. de Rochebrune, capitaine de frégate et sous-inspecteur du pilotage audit port, le phare principal a 38 mètres d'élévation au dessus de la basse mer; on le voit à 6 milles (de 15 au degré) de distance; son feu est contenu dans une lanterne de 15 pieds de diamètre, et consiste en trois réverbères; on l'éclaire d'un soleil à l'autre. 51° 14′ 15″ N., 0° 35′ E.

Indépendamment de ce phare, il y a un petit feu, qui s'allume à chaque mimarée, de 16 pieds d'eau sur les barres; il est sur la jetée E., et visible à 3 milles. Ce feu communique avec un second, établi dans les dunes, à 18 mètres au dessus de la haute mer, qu'on ne voit que dans la direction du port, pour en indiquer l'entrée.

Pendant le jour, on annonce le moment où il y a assez d'eau sur la barre, en hissant un pavillon bleu à un mât placé sur le rempart, à l'O. du phare.

(Voir la *Description nautique de la côte entre Calais et Ostende*, par M. Beautemps-Beaupré.)

FRANCE.

Description sommaire des phares et fanaux allumés sur les côtes de France, au 1er avril 1833, publiée par l'administration des ponts et chaussées et des mines.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Une première description générale des phares et fanaux des côtes de France a été publiée par la direction des ponts et chaussées au mois de mars 1830.

Conformément à l'engagement qu'elle a pris alors, cette administration reproduit pour la quatrième fois pareille publication, et elle continuera de la renouveler annuellement, afin de tenir les navigateurs au courant des changemens qui seront successivement introduits dans le système actuel de l'éclairage de nos côtes maritimes.

Dans cette description, les *élévations des feux* sont rapportées au niveau des pleines mers d'équinoxes.

Les *portées* sont indiquées en lieues marines. On les a évaluées approximativement, d'après l'élévation des feux, en supposant l'observateur placé à 3m, 10m, 15m ou 20m au dessus de la surface de la mer, selon qu'il s'agissait d'un simple feu de port, d'un phare du 3e, du 2e ou du 1er ordre. Il faut excepter toutefois quel-

ques phares et fanaux d'un éclat trop faible pour être aperçus jusqu'à l'horizon correspondant à leur hauteur, et dont la portée moyenne a été déterminée d'après divers résultats d'observations.

Les aires de vent sont rapportées au méridien vrai de chaque lieu.

Les positions géographiques des phares ont été indiquées d'après le tableau inséré dans la *Connaissance des temps pour l'année* 1835.

Les phares lenticulaires exécutés d'après le système d'Augustin Fresnel sont distingués des phares à miroirs métalliques, par les signes suivans :

Appareil lenticulaire 1er *ordre.* [⊙ 1.]
——— *du* 2e *ordre.* . . . . . [⊙ 2.]
——— *du* 3e *ordre.* . . . . . [⊙ 3.]
——— *idem, petit modèle.* [⊙ 3. p.]
——— *du* 4e *ord. ou feu de port.* [⊙ 4.]

Ces dernières indications, relatives à l'espèce des appareils, ont pour unique objet de mettre les navigateurs à même de comparer l'ancien et le nouveau système d'éclairage, et ne peuvent d'ailleurs offrir aucun moyen immédiat de reconnaissance en mer.

MANCHE.

DÉPARTEMENT DU NORD.

PHARE DE DUNKERQUE.

Feu fixe. [⊙ 3. p.]

Installé sur la tour de l'Heuguenard, à 2,000 m. de la tête des jetées, dans l'alignement du chenal.

Elévation 25 m. — Portée 5 lieues.

Latitude 51° 1′ 59″. - Longitude 0° 2′ 31″ E.

FEU DE PORT DE DUNKERQUE. *Fixe.*

Sur la tête de la jetée de l'O.

Elévation 7. m. — Portée 3 l.

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS.

PHARE DE CALAIS.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute et demie en minute et demie.

Sur la tour centrale de la ville, à 1,250 m. de la tête des jetées, et un peu à l'O. de leur alignement.

Elévation 38 m. — Portée 7 l.

Lat. 50° 57′ 32″. — Long. 0° 28′ 59″ O.

FEU DE MARÉE DU PORT DE CALAIS. *Fixe.*

Sur le Fort-Rouge, à l'O. de l'entrée du port.

Elévation 10 m. — Portée 1 l. et demie.

Ce feu n'est allumé qu'autant qu'il y a au moins 8 pieds d'eau dans le chenal à l'entrée nord des jetées.

DEUX FEUX DE MARÉE DU PORT DE BOULOGNE.

Fixes [⊙. 4.]

Installés sur un échafaud élevé à la tête de la jetée de l'O.

Les signaux de nuit de l'entrée du port de Boulogne sont réglés comme il suit :

1° Au moment où la mer commence à entrer dans le port, on brûle une botte de paille à l'extrémité de la jetée de l'ouest;

2° Lorsque la mer montante est arrivée à huit pieds de hauteur au dessus du banc de l'entrée du port, on allume un *premier fanal* à 12 mètres au dessus du niveau des pleines mers de vive-eau.

3° Au moment de la pleine mer, on allume un *second fanal* à 3 m. au dessous du premier;

4° On éteint les deux fanaux lorsqu'il ne reste plus que 8 pieds de hauteur d'eau sur le banc de l'entrée du port.

Elévations. { Feu sup. 12 m. / Feu inf. 9 m. } Portée 3 l.

Lat. 50° 43′ 45″. — Long. 0° 45′ 0″ O.

FEU DE LA POINTE D'ALPRECK.

Fixe (⊙. 4.).

Sur la tour de l'ancien sémaphore; à une lieue au S. S. O. de l'entrée du port de Boulogne.

Elévation 47 m. — Portée 3 l. 1/2.

Lat. 50° 42′ 0″. — Long. 0° 46′ 40″ O.

TROIS FEUX DE LA BAIE D'ÉTAPLES. *Fixes.*

1° *Feu de port de Lornel.*

Côté N. de l'embouchure de la Canche.

Elévation 10 m. — Portée 2. l.

Lat. 50° 32′ 30″. — Long. 0° 45′ 0″ O.

2° *Deux feux de port du Touquet.*

Côté S. de l'embouchure de la Canche, et à 13 m. de distance l'un de l'autre.

Elévation 16 m. — Portée 2 l. 172.
Lat. 50° 31′ 0″. — Long. 0° 44′ 30″ O.

DÉPARTEMENT DE LA SOMME.

FEU DE CAYEUX. *Fixe.*

Entrée de la baie de la Somme, côté S.
Elévation 9 m. — Portée 3 l.
Lat. 50° 11′ 30″. — Long. 0° 50′ 0″ O.

DEPARTEMENT DE LA SEINE-INFÉRIEURE.

FEU DE MARÉE DU PORT DU TRÉPORT. *Fixe.*

Sur la jetée de l'O., à 51 m. de son extrémité.
Elévation 8 m. — Portée 3 l.
Lat. 50° 3′ 45″. — Long. 0° 57′ 50″ O.
Ce feu n'est allumé qu'autant qu'il y a au moins 6 pieds d'eau dans le chenal à l'extrémité des jetées.

FEU DE MARÉE DU PORT DE DIEPPE.

Feu tournant présentant, par chaque révolution complète, 4 éclats qui se succèdent de 36 en 36 secondes et se reproduisent après un intervalle de 72 secondes.

Sur la jetée de l'O., à 150 m. de son extrémité.
Elévation 12 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 55′ 40″. — Long. 1° 15′ 10″ O.
Ce feu n'est allumé qu'autant qu'il y a au moins 10 pieds d'eau dans la passe N. O.

PHARE DE L'AILLY.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 80 en 80 secondes.

Sur le cap de l'Ailly, à 1 l. à l'O. de Dieppe.
Elévation 93 m. — Portée 7 l.
Lat. 49° 55′ 7″. — Long. 1° 22′ 40″ O.

FEU DE MARÉE DE SAINT-VALERY-EN-CAUX.

Fixe.

Sur la jetée de l'O., à 35 mètres de son extrémité.
Elévation 9 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 52′ 40″. — Long. 1° 37′ 40″ O.
Ce feu n'est allumé qu'autant qu'il y a au moins 8 pieds d'eau dans le chenal à l'extrémité des jetées.

FEU DE MARÉE DE FÉCAMP. *Fixe.*

Au pied de la montagne de la Vierge, sur la jetée du N., à 80 m. de distance de son extrémité.
Elévation 9 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 45′ 50″. — Long. 1° 58′ 0″ O.
Ce feu n'est allumé qu'autant qu'il y a au moins 10 pieds d'eau à l'entrée du chenal.

DEUX PHARES DE LA HÈVE.

Feux fixes.

Sur le cap de la Hève, à 63 m. de distance l'un de l'autre, direction N. N. E. 2 degrés 30 minutes N., et S. S. O., 2 degrés 30 minutes S.
Elévation 136 m. — Portée 7 l.
Lat. 49° 30′ 40″. — Long. 2° 15′ 50″ O.

FEU DE PORT DU HAVRE. *Fixe.*

Sur la jetée du N., à 25 m. de son extrémité.
Elévation 7 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 29′ 0″. — Long. 2° 13′ 45″.

DEPARTEMENT DE L'EURE.

FEU DE PORT DE QUILLEBOEUF. *Fixe.*

(Rive gauche de la Seine.)

A l'extrémité N. de la pointe de Quillebœuf, sur le quai.
Elévation 8 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 28′ 30″. — Long. 1° 48′ 40″ O.

DEPARTEMENT DU CALVADOS.

DEUX FEUX DE PORT DE HONFLEUR. *Fixes.*

1° Fanal d'aval, sur la jetée de l'Hôpital, à l'extrémité N. O. de la ville.
Elévation 10 m. — Portée 3 l. 172.
Lat. 49° 25′ 25″ — Long. 2° 6′ 10″ O.
2° Fanal d'amont, sur le quai N. du nouveau bassin.
Elévation 9 m. — Portée 3 l. 173.

DEUX FEUX DE PORT DE L'EMBOUCHURE DE LA TOUQUES. *Fixes.*

Sur le côté O. de l'embouchure, à 142 m. de distance l'un de l'autre.

1° Fanal d'aval. — *Feu de marée.*

Elévation 6 m. — Portée 2 l.
Ce feu n'est allumé qu'autant qu'il y a au moins 7 pieds d'eau à l'entrée du chenal.

2° Fanal d'amont. — *Feu permanent.*

Elévation 10 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 21′ 30″. — Long. 2° 15′ 45″ O.
N. B. Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, donnent la direction du chenal.

DEUX FEUX DE PORT DE L'EMBOUCHURE DE L'ORNE. *Fixes.*

Sur le côté O. de l'embouchure, à 1100 m. de distance l'un de l'autre, direction N. 24° E., et S. 24° O.
1° Fanal d'aval, sur les dunes, près la redoute d'Oyestreham.
Elévation 12 m. — Portée 2 l. 172.
Lat 49° 17′ 7″ — Long. 2° 35′ 8″ O.
2° Fanal d'amont, sur l'église d'Oyestreham.
Elévation 28 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 16′ 35″. — Long. 2° 35′ 30″ O.
Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, indiquent l'entrée du chenal.

DÉPARTEMENT DE LA MANCHE.

DEUX FEUX DE PORT DE BARFLEUR. *Fixes.*

1er Fanal, sur le côté gauche de l'entrée du port, à 210 m. au S. 41° O. de la pointe du rocher situé vis-à-vis l'extrémité de la jetée du nord.
Elévation 10 m. — Portée 1 l. 172.
Lat. 49° 40′ 14″. — Long. 3° 35′ 50″.
2e Fanal, à 260 m. au S. 41°. O. du premier feu.
Elévation 10 m. — Portée 1 l. 172.
Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, indiquent la direction de la passe du port de Barfleur.

PHARE DE LA POINTE DE BARFLEUR.

Feu fixe.

Sur la pointe de Barfleur (ou de Gatteville).
Elévation 27 m. — Portée 4 l. 172.
Lat. 49° 41′ 52″. — Long. 3° 36′ 10″.

TROIS FEUX DE PORT DE LA RADE DE CHERBOURG. *Fixes.*

1° *Deux fanaux de l'entrée E. de la rade.*

Dans l'île Pelée, sur le Fort-Royal, à 14 m. de distance l'un de l'autre.
Elévation 26 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 40′ 16″. — Long. 3° 55′ 15″.

2° *Feu de port de l'entrée O. de la rade.*

Sur le corps-de-garde du fort de Querqueville.
Elévation 12 m. — Portée 3 l.
Lat. 49° 40′ 21″. — Long. 4° 1′ 6″.

PHARE DE GRANVILLE.

Feu fixe. (⊙. 3.)

Sur le roc de Granville, ou cap Lihou, à 460 m. dans l'O. N. O. des jetées du port.
Elévation 47 m. — Portée 6 l.
Lat. 48° 50′ 7″. — Long. 3° 55′ 1″.

FEU DE PORT DE GRANVILLE. *Fixe.* (1).

Sur l'extrémité S. E. du môle neuf, à gauche de l'entrée du port.
Elévation 8 m. — Portée 1 l. 172.
Lat. 48° 49′ 54″. — Long. 3° 56′ 32″.
Ce feu remplace, depuis le 1er janvier 1832, le fanal de la vieille jetée.

---

(1) On croit devoir ajouter ici l'indication des feux des *Casquets* et de *Guernesey*, dont la connaissance est nécessaire aux marins qui naviguent sur les côtes de France :

PHARES DES CASQUETS.

Trois feux tournans dont les éclipses se succèdent de 15 secondes en 15 secondes.

Sur le rocher des Casquets, à 6 milles environ de la pointe N. O. de l'île d'Aurigny.
Elévation 24 m. — Portée 6 l.
Lat. 49°. 43′ 22″. — Long. 4° 42′ 51″.

FEU DE PORT DE GUERNESEY. *Fixe.*

Sur l'extrémité de la jetée au sud, à droite de l'entrée du port.
Elévation 12 m. — Portée.

DÉPARTEM. DES COTES-DU-NORD.

PHARE DU CAP FRÉHEL.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 2 m. 374 en 2 m. 374.

Sur le cap Fréhel.
Elévation 75 m. — Portée 7 l.
Lat. 48° 41′ 5″. — Long. 4° 39′ 24″.

PHARE PROVISOIRE DES HÉAUX DE BRÉHAT.

Feu fixe. (⊙. 4.)

Sur la roche la plus élevée des Héaux de Bréhat, à 4 milles marins et demi, au N. 39° O. de l'île de Bréhat.
Elévation 15 m. — Portée 3 l. 172.
Lat. 48° 54′ 37″. — Long. 5° 25′ 34″.

Il est essentiel d'observer que les cartes du *Neptune français*, ainsi que plusieurs cartes récemment publiées en Angleterre, indiquent d'une manière extrêmement inexacte les positions relatives des *Héaux de Bréhat* et des écueils de *Roc'h-ar-Bel* de la *Horaine*, de la *Roche Gautier*, de *Barnouic* et des *Roches-Douvres*. Ces positions ont été relevées exactement, en 1830 et 1831, par MM. les ingénieurs hydrographes de la marine, et une note accompagnée d'une carte a été publiée à ce sujet par M. Beautemps-Beaupré dans les *Annales maritimes* de 1832, tome 1er, page 5. Les relèvemens ci-après, ainsi que les observations qui y sont jointes, sont extraits de cette note. Les gisemens sont rapportés à celui d'un grand signal établi *temporairement* sur le milieu de la côte méridionale de l'île de Bréhat, par 48° 50′ 20″ de latit. septentrionale, et 5° 20′ 16″ de longitude occidentale de Paris.

Plateau des Roches-Douvres.

Le milieu du plateau des Roches-Douvres, dont l'étendue de l'E. à l'O. est de plus de 2 milles, est situé au N. 23° 10′ E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 16,720 toises.

Il y a douze têtes de roches qui ne couvrent jamais, et la plus haute est élevée de 53 pieds au dessus du niveau des plus basses mers. Elle est à peu près au milieu de la partie méridionale du plateau.

Roche Gautier.

Cette roche est située au N. 32° 55′ E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 12,445 toises.

Elévation au dessus du niveau des basses mers, 13 pieds.

Roche Barnouic.

Cette roche est située au N. 34° E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 12,990 toises.

Elévation au dessus du niveau des basses mers, 24 pieds.

Les roches Barnouic et Gautier, qui gisent, l'une par rapport à l'autre, S. 72° 24′ O., et N. 72° 24′ E. à la distance de 700 toises, sont les points les plus élevés d'un grand plateau très-dangereux, situé entre la Horaine et les Roches-Douvres.

Ce plateau se porte à environ un mille 1/2 dans l'E. de Barnouic, un mille dans le S., trois milles dans l'O., et deux milles dans le N. O.

La Horaine.

La balise placée sur ce plateau est située au N. 44° 14′ E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 4,274 toises.

Elevation du sommet de la roche au dessus du niveau des plus basses mers, 22 pieds.

Roc'h-ar-Bel.

La pointe septentrionale de Roc'h-ar-Bel est située au N. 3° 45′ E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 4,977 toises

Cette pointe est tellement mal placée sur toutes les cartes françaises et étrangères (environ 1,600 toises trop N.), que quand on gouverne pour passer au N. de la position qui lui est assignée sur ces cartes, on court le risque de tomber sur le plateau des roches Barnouic et Gautier, et que, quand on cherche à l'éviter en passant par le S., on court le risque de tomber sur la pointe de Roc'h-ar-Bel, dont nous venons de donner la position exacte. Roc'h-ar-Bel n'est autre chose que l'extrémité N. E. du grand plateau tenant à la côte qui sépare la rivière de Tréguier de la rivière de Pontrieux, et dont les Héaux font partie.

Les Héaux.

La haute roche de ce plateau, sur laquelle est établi le phare provisoire, est

située dans le N. 39° 11′ 47″ O. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 5,245 toises.

Basse-Maurice.

Cette basse, sur laquelle il ne reste pas moins de huit brasses d'eau de basse mer, n'est dangereuse pour aucune espèce de bâtiment; mais comme elle occasionne un fort remous, qui pourrait dans quelques circonstances inquiéter les navigateurs, nous croyons devoir donner ici sa position. Elle est située au N. 26° E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 7,430 toises.

Le plateau qui forme l'extrémité orientale des innombrables roches de Bréhat, et qui est connu sous le nom de *Ringue-Bras* ou *Caïn-Bras*, est limité par une roche située dans le N. 87° E. du monde du signal de Bréhat, à la distance de 5,860 toises.

Il nous est démontré jusqu'à l'évidence aujourd'hui, que le meilleur chenal qu'on puisse suivre pour passer dans le N. de Bréhat est celui qui est limité au S. par les Héaux, Roc'h-ar-Bel, la Horaine et le Ringue-Bras, et au N. par le plateau des roches Gautier et Barnouic. Ce chenal a environ sept milles de largeur, et les courans de flot et de jusant en suivent la direction. Il nous est également démontré qu'on ne doit pas s'engager volontairement entre le plateau des Roches-Douvres et celui des roches Gautier et Barnouic, qui sont beaucoup plus rapprochés que ne l'indiquent les cartes les plus récentes, et notamment la carte de la Manche, en trois feuilles, publiée à Londres en 1811, et corrigée en 1824. Elle représente ce passage comme libre de tous dangers, et large de 9 milles, tandis qu'entre ces dernières roches et la Horaine, elle n'indique qu'un passage de 5 milles seulement de largeur, qui serait fermé en quelque sorte par Roc'h-ar-Bel.

OCÉAN.

DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE.

PHARE DE L'ILE D'OUESSANT.

Feu fixe. (⊙ 1.)

Sur la pointe N. E. de l'île.
Elévation 81 m. — Portée 7 l.
Lat. 48° 28′ 29″. — Long. 7° 23′ 40″.

PHARE DE SAINT-MATHIEU.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 100 en 100 secondes.

Sur la pointe de Saint-Mathieu, à 2 l. 173 à l'O. de l'entrée du Goulet de Brest.
Elévation 51 m. — Portée 6 l.
Lat. 48° 19′ 49″. — Long. 7° 6′ 32″.

PHARE PROVISOIRE DE LA POINTE DE PENMARC'H.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 1/2 minute en 1/2 minute.

Sur la tour de l'église de Saint-Pierre au hameau de Kérity.
Elévation 13 m. — Portée 4 l.
Lat. 47° 47′ 52″. — Long. 6° 42′ 45″.

DÉPARTEMENT DU MORBIHAN.

PHARE PROVISOIRE DE L'ILE DE GROIX.

Feu fixe. (⊙. 4.)

Sur le fort de la Croix, à la pointe E. de l'île.
Elévation 47 m. — Portée 3 l. 1/2.
Lat. 47° 38′ 5″. — Long. 5° 45′ 22″.
N. B. Ce feu se trouve masqué, dans la direction des îles de Glenan, par les hauteurs de la partie O. de l'île de Groix.

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE-INFÉRIEURE.

PHARE DU FOUR.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute en minute.

Sur le rocher du Four, à 3 milles marins et demi à l'ouest de la pointe du Croisic.
Elévation 17 m. — Portée 5 l. 1/2.
Lat. 47° 17′ 53″. — Long. 4° 58′ 18″.

DEUX PHARES DES TOURS D'AIGUILLON ET DU COMMERCE.

(⊙. 3 p.)

Sur la rive N. de l'embouchure de la Loire, à 1,950 m. de distance l'un de l'autre, direction S. 31° O., et N. 31° E.
La tour d'aval, dite d'Aiguillon, est située à 1 l. au S. 55° O. de l'église de Saint-Nazaire.

1o Phare d'Aiguillon. — Feu d'aval. *Fixe.*
Elévation 34 m. — Portée 5 l.
Lat. 47° 14′ 33″. — Long. 4° 36′ 1″.
2o Phare du commerce. — Feu d'amont. *Varié par des éclats de 3 en 3 minutes.*
Elévation 39 m. — Portée 5 l. 1/2.
Lat. 47° 15′ 27″. — Long. 4° 35′ 12″.
La direction donnée par ces deux phares passe sur la pointe orientale du banc des *Charpentiers*. Dans l'état *actuel* de la barre, il faut, pour éviter ce banc, gouverner de manière à voir le feu changeant de la tour du Commerce un peu à droite du feu permanent de la tour d'Aiguillon.

DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE.

PHARE DU PILIER.

Feu varié par des éclats de 4 en 4 minutes. (⊙. 2.)

Sur la pointe N. O. de l'île du Pilier, à 2 milles et demi de la pointe N. O. de l'île de Noirmoutier.
Elévation 32 m. — Portée 6 l. 1/2.
Lat. 47° 2′ 36″. — Long. 4° 41′ 54″.

PHARE DE L'ILE D'YEU.

Feu fixe. (⊙. 1.)

Sur la butte de Petite-Foule, à 1,700 m. de la pointe N. O. de l'île.
Elévation 54 m. — Portée 7 l.
Lat. 46° 43′ 8″. — Long. 4° 43′ 9″.

DEUX FEUX DU PORT-BRETON DE L'ILE D'YEU. *Fixes.*

1er Fanal, sur l'extrémité de la jetée extérieure, à droite de l'entrée du port.
Elévation 7 m. — Portée 2 l.
Lat. 46° 43′ 37″. — Long. 4° 41′ 8″,
2e Fanal, au fond du port, à 260 m. du feu de la jetée.
Elévation 15 m. — Portée 3 l.
Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, indiquent la direction de la passe du Port-Breton.

PHARE DE LA CHAUME.

Feu fixe.

Sur le quai de la Chaume, côté O. de l'entrée du port des Sables-d'Olonne.
Elévation 36 m. — Portée 4 l.
Lat. 46° 29′ 39″. — Long. 4° 7′ 59″.

FEU DE PORT DES SABLES-D'OLONNE.

Fixe.

Sur la tête de la grande jetée, côté E. de l'entrée du port.
Elévation 7 m. — Portée 2 l.
Lat. 46° 29′ 28″. — Long. 4° 7′ 44″.
Le feu de la jetée, tenu par le feu de la Chaume, donne la direction du grand chenal.

FEUX DU PERTUIS-BRETON.

Fixes. (⊙. 4.)

1er Fanal, sur la pointe du Grouin-du-Cou, à 7 milles marins au N. 32° E. du phare des Baleines.
Elévation 18 m. — Portée 3 l.
Lat. 46° 20′ 48″. — Long. 3° 48′ 28″.
2e Fanal, sur la pointe de l'Aiguillon à 7 milles marins au N. 59° E. du port Saint-Martin de l'île de Ré.
Elévation 10 m. — Portée 3 l.
Lat. 46° 16′ 15″. — Long. 3° 32′ 58″.

DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-INFÉRIEURE.

PHARE DES BALEINES (île de Ré).

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute 3/4 en minute 3/4.

Sur la pointe N. O. de l'île de Ré.
Elévation 29 m. — Portée 6 l.
Lat. 46° 14′ 41″. — Long. 3° 53′ 58″.
Les éclats du phare des Baleines sont inégaux. A chaque grand éclat succède un éclat d'un tiers moins fort.

FEU DE PORT DE SAINT-MARTIN, île de Ré.

Fixe.

Sur l'angle saillant du demi-bastion, à 100 m. à l'E. de l'entrée du port.
Elévation 12 m. — Portée 3 l.
Lat. 46° 12′ 26″. — Long. 3° 42′ 6″.

FEU DE PORT DE LA ROCHELLE. *Fixe.*

A 14 m. à l'E. de la tour de la Lanterne, côté gauche de l'entrée du port.
Elévation 14 m. — Portée 4 l.

Lat. 46° 9′ 21″. — Long. 3° 29′ 39″.

On évite les roches de la pointe de *Chauveau*, ainsi que le plateau du *Lavardin*, en gouvernant de manière à ce que le fanal de La Rochelle ne soit pas masqué par la tour de la Lanterne.

PHARE DE CHASSIRON (île d'Oléron).

Feu fixe.

Sur la pointe N. O. de l'île d'Oléron.
Elévation 31 m. — Portée 5 l.
Lat. 46° 2′ 49″. — Long. 3° 44′ 56″.

FEU DE PORT DE L'ILE D'AIX. *Fixe.*

Sur le fort, à la pointe S. de l'île.
Elévation 17 m. — Portée 3 l.
Lat. 46° 0′ 36″. — Long. 3° 30′ 55″.

FEU DE LA POINTE DE LA COUBRE.

Fixe. (⊙. 4.)

Sur la pointe de la Coubre, côté N. de l'embouchure de la Gironde, à 2 l. et demie au N. 28° O. du phare de Cordouan.
Elevation 11 m. — Portée 3 l.
Lat. 45° 41′ 30″. — Long. 3° 35′ 34″.

FEU DE PORT DE ROYAN. *Fixe.*

Sur la pointe dite du Corps-de-Garde, à l'origine de la jetée, et à 140 m. de son musoir.
Elévation 11 m. — Portée 3 l.
Lat. 45° 37′ 8″. — Long. 3° 22′ 3″.

DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE.

PHARE DE CORDOUAN.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute en minute.

(⊙. 1.)

Sur le rocher de Cordouan, à l'embouchure de la Gironde.
Elévation 63 m. — Portée 9 l.
Lat. 45° 35′ 11″. — Long. 3° 30′ 39″ O.

Chaque grand éclat de ce phare est immédiatement précédé d'un éclat moins brillant. Les éclipses ne paraissent *totales*, en temps ordinaire, qu'au-delà d'une distance de 3 lieues.

PHARE DE LA POINTE DE GRAVE.

Feu fixe. (⊙. 3. p.)

Sur une tour en charpente élevée à la pointe de Grave, à 1 lieue et demie au S. 81° E. du phare de Cordouan.
Elévation 18 m. — Portée 4 l. 1/2.
Lat. 45° 34′ 29″. — Long. 3° 24′ 10″.

FEU DE PORT DE PAUILLAC. *Fixe.*

(Rive gauche de la Gironde.)

Sur l'embarcadère du port.
Elévation 6 m. — Portée 3 l.
Lat. 45° 11′ 55″. — Long. 3° 4′ 55″.

DÉPARTEMENT DES BASSES-PYRÉNÉES.

FEU DE BIARRITZ. *Fixe.*

Sur la pointe de Biarritz, au N. 43° O. de l'église de ce village.
Elévation 35 m. — Portée 3 l.
Lat. 43° 29′ 0″. — Long. 3° 54′ 21″.

FEU DE PORT DE SOCOA. *Fixe.*

A l'entrée de la baie de Saint-Jean-de-Luz, côté O.
Elévation 30 m. — Portée 3 l.
Lat. 43° 23′ 44″. — Long. 4° 1′ 28″ O.

MÉDITERRANÉE.

DÉPARTEMENT DES PYRÉNEES-ORIENTALES.

FEU DE PORT DE PORT-VENDRES. *Fixe.*

Sur le fort du Fanal, côté droit de l'entrée du port.
Elévation 33 m. — Portée 3 l.
Lat. 42° 31′ 25″. — Long. 0° 46′ 30″ E.

DÉPARTEMENT DE L'AUDE.

FEU DE PORT DE LA NOUVELLE. *Fixe.*

A l'extrémité de la jetée de l'O., côté gauche de l'entrée du chenal.
Elévation 11 m. — Portée 3 l.
Lat. 43° 1′ 0″. — Long. 0° 43′ 30″ E.

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT.

FEU DE PORT D'AGDE. *Fixe.*

Sur l'extrémité de la jetée de l'E., à droite de l'entrée du chenal.
Elévation 9 m. — Portée 3 l.
Lat. 43° 16′ 45″.—Long. 1° 60′ 3″ E.

PHARE DE CETTE.

Feu fixe.

Sur le fort Saint-Louis, à l'extrémité du môle du même nom, à gauche de l'entrée du port.
Elévation 25 m. — Portée 4 l.
Lat. 43° 23′ 45″. — Long. 1° 22′ 0″ E.

FEUX DE PORT DE CETTE. *Fixes.*

Deux réverbères installés à l'aplomb l'un de l'autre, sur l'amer voisin du fort Richelieu, à 740 m. à l'O. du phare du môle Saint-Louis.
Elévation moyenne 60 m.—Portée 3 l.
Ces deux feux se confondent en un seul au-delà d'une distance de 1 mille 1/2. Tenus par le phare du môle Saint-Louis, ils indiquent la direction à suivre pour donner dans le milieu de la passe N. E. du port.

DEPARTEMENT DU GARD.

PHARE D'AIGUES-MORTES.

Feu varié par des éclats de 4 en 4 minutes. (⊙. 3.)

Sur le môle N. O. du Grau-du-Roi, à 170 m. de son extrémité, côté gauche de l'entrée du chenal.
Elévation 18 m. — Portée 5 l.
Lat. 43° 32′ 0″. — Long. 1° 47′ 45″ E.

DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE.

PHARE PROVISOIRE DE LA CAMARGUE.

Feu fixe. (⊙. 4.)

Sur la rive gauche de l'embouchure du Vieux-Rhône, à 2 milles marins au S. E. 1/4 S. de la vieille tour de Saint-Genest.
Elévation 15 m. — Portée 3 l. 1/2.
Lat. 43° 20′ 30″.—Long. 2° 20′ 30″ E.

DEUX FEUX DE PORT DE BOUC. *Fixes.*

1er FANAL, sur la tête du môle, à gauche de l'entrée du port.
Elévation 8 m. — Portée 3 l.
2e FANAL (⊙. 4.), sur la tour du fort, à droite de l'entrée du port.
Elévation 30 m. — Portée 3 l. 1/2.
Lat. 43° 23′ 27″. — Long. 2° 38′ 47″.

PHARE DE PLANIER.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 1/2 minute en 1/2 minute. (⊙. 1.)

Sur le rocher de Planier, à 2 lieues et 2 tiers au S. O. de l'entrée du port de Marseille.
Elévation 40 m. — Portée 7 l. 1/2.
Lat. 43° 11′ 54″. — Long. 2° 53′ 44″.
En temps ordinaire, les éclipses de ce phare ne paraissent *totales* qu'au-delà d'une distance de 3 lieues.

FEU DE PORT DE LA CIOTAT.

Fixe. (⊙. 4.)

Sur le fort, côté droit de l'entrée du port.
Elévation 25 m. — Portée 3 l. 1/2.
Lat. 43° 10′ 56″. — Long. 3° 16′ 28.

M. Coulier signale à l'Académie des Sciences deux phares sur les côtes de France qui ont été oubliés par le directeur des phares dans ses descriptions annuelles; ce sont :

1° Le phare de la pointe de Hoc, composé d'une petite tour blanche, pareille à celle de l'hospice d'Honfleur, et de même élévation; il se voit parfaitement à 3 lieues de distance; il a été installé à l'époque du choléra pour signaler une rade de quarantaine; il a continué à être éclairé d'une lumière fixe.

2° Le feu d'Honfleur, qui est un véritable feu de port; il consiste en une lumière fixe qui se voit à une lieue en mer. C'est ce feu du milieu qu'il faut venir reconnaître de nuit pour entrer dans le port.

NOUVEAU PHARE DE BIARRITZ DÉPARTEMENT DES BASSES-PYRÉNÉES.

Les navigateurs sont prévenus qu'à partir du 1er février 1834, le petit fa-

nal à feu fixe de Biarritz sera supprimé et remplacé par un feu à éclipse qui sera allumé au sommet de la tour récemment construite sur la pointe de Saint-Martin de Biarritz, à un mille marin au N. E. du fanal et à 2 milles et demi au S. 33° O. de l'embouchure de l'Adour.

Les éclats du nouveau phare se succéderont de demi-minute en demi-minute, pendant toute la durée des nuits. Dans un beau temps ils pourront être aperçus jusqu'à la distance de 8 lieues marines par un observateur placé à 10m au dessus de la surface de la mer, et les éclipses ne paraîtront totales qu'au-delà d'une distance de 4 lieues marines.

ESPAGNE.

AGUA FRIA ou BEGU (Tour). Cette tour est au côté N. du cap *Bégu*; à l'entrée du petit port existe un rocher sous l'eau, et plusieurs rochers nus appelés *Losas de la Cala* au N.

AGUILA et delà MERLA (Tours del). La première est à 2 1/2 milles du cap Roig; et à deux milles plus loin est celle de la *Merla*.

ALAYOR. Cette tour est sur une partie de la côte très-élevée, et à 5 1/4 milles de la pointe *Cabo del Ponte*.

ALCORA (Tour d'). Sur le cap la *Huerta*, qui, avec le cap Santa-Pola, forme la baie d'Alicante.

ALGIBE, de CALABAZINA et d'AGUAMARGUA (Tours du cap). La première au N. du cap Santa-Pola. A une demi-lieue du cap Algibe est la *Calabazina*, et à 1 1/2 lieue, celle d'*Aguamargua*, qui n'est qu'à 2 milles S. O. de la jetée d'Alicante.

ALJAMILLA (Tour d'). Au fond d'une baie formée par la pointe de la rivière Adra et la côte basse à l'E.; il y a plusieurs roches près de cette tour.

ALMADRAVA (Tour d'). A 3 milles N. O. de *Denia*, petit port près de la pointe *Sardo*, et à 6 1/2 milles d'*Oliva* dans l'intérieur des terres.

ALMAZZARON (Tour d'). Placée entre deux baies; une à l'E. qui, sur son extrémité E., a une tour nommée la *Subida*, qui donne son nom à cette partie de la rade. C'est au côté N. E. de la tour d'Almazzaron que les grands navires doivent chercher refuge, au besoin, par 7 1/2 brasses d'eau.

ALMIRANTA (Tour). Sur une pointe assez élevée et environnée de rochers, à 3/4 de mille du fort San Antonio près d'Algésiras.

AMENUCAR. Tour ronde avec plusieurs autres tours de garde vers l'O.

ANDRACHE (Tour du cap). A 1/2 mille du cap *Llamp*.

ANGELICA et DEA (I. Maj.). Ces tours sont sur des pointes; la tour *Dea* est à 3 1/2 milles S. 40° O. de la pointe extérieure du port *Soller*.

AQUA-DULCE (Tour d'). Entre le cap Saint-Antoine et la pointe basse *Punta Sardo*.

ATALAYA SAN-MOREY. A près d'un mille S. E. du cap *Farruch*.

AYCATE (Tour). Cette remarque est sur des dunes à l'entrée du port *Soller*.

BANOS (Tour), à l'E. 1/4 S. E. de celle de Gualmaza, et entre ces deux dernières, en est une troisième nommée *el Saladillo*. Le château San-Luis et la ville de Marbella sont à 6 1/4 milles N. 65° E. de la tour de Banos. Les *sierra de Marbella* qui sont au N. O. du château San-Luis, le pic de *Juana* vers l'E. et les *sierra de Estepona*, sont des remarques sûres pour guider jusqu'à Gibraltar.

BELERMA (Tour). A 2 3/4 milles de la précédente. On peut se mettre à l'ancre entre cette tour et la pointe S. E. *el Moro*.

BERLINGA (Vigie de l'île). Placée au N. 55° O., et à la distance de 5 7/10 milles du cap Corvoeiro; cette vigie ou petite tour sert à faire des signaux de jour. 39° 25′ 0″ N., 11° 51′ 15″ O.

BERMEJA (Tour), à 1 mille 1/4 de celle de *Bella Almadena*.

BERMEJO (Tour sur le cap), ou cap Roux; une autre est derrière elle, nommée *Masot*.

BINI BECA. On fait sur cette tour des signaux auxquels répond la tour des signaux au dessus de l'arsenal de Mahon. Un rocher nommé le *Caracol*, qui découvre à marée basse, lui reste au S. 6° E. et à deux encâblures de la côte.

BLANC. Le cap Blanc forme la pointe E. de la baie de Palme; il est couronné d'une tour.

BOMBARDA (Tour de la). Armée et sur une pointe.

CANET (Tour du cap), à 4 milles du Grao de *Murviedro*. Il n'y existe aucun moyen de secours ou d'abri en cas d'accident.

CARNACHE (I. Espartell). La pointe de cette tour termine brusquement la partie élevée de la côte.

CASA DEL REY (Tour). A 5 milles N. du cap Cullera.

CASTELLON DE LA PLANA. Cette ville est une bonne remarque, ses bâtimens sont bien à découvert.

CERVERA (Tour du cap). De Punta de Piedras, il y a 1 mille au cap Cervera, surmonté d'une tour munie de canons; elle est à 5 1/2 milles S. de *Guarda-Mar*, ville fortifiée. Lat. N. 37° 59′ 30″; long. O. 3° 0′ 15″.

CHUCHO (Cala del). Cette crique est défendue par une tour de garde, garnie d'un canon.

CODONNOL (Tour). A 1 1/3 mille S. O. de la petite ville *Rapita*, seul endroit habité du port des *Alfaques*.

COLON (Tour du port). Remarque importante pour le port *Colon* à 7 milles au S. O. du port Manacor; on trouve 9 brasses d'eau tout proche.

COMPOS (Tour du port). A 4 milles N. O. du cap Salinas, sur la pointe O. de l'entrée du port.

COPE (Tour). Sur le promontoire nommé *la cabezo de Cope*; la côte y est à pic.

CORVOEIRO (Phare du cap). Très-élevé et sur le cap, par 39° 21′ 48″ N. 14° 45′ 9″ O.

CREUX. Ce cap est surmonté des ruines d'une tour; c'est la pointe la plus E. d'Espagne, et elle se voit à 25 ou 30 milles.

DARTUCH. Cette tour est à 4 milles du cap Dartuch, extrémité S. O. de Minorque. Tout près est un rocher nu.

DRAGONERE (Tours de l'île). On y remarque deux tours, dont une est au sommet.

ESAMBRERA (Tour d'). Au sommet de l'îlot de ce nom, qui forme la pointe E. de l'entrée de Carthagène.

ESCALETA (Tour d'). Sur la pointe E. de la baie de Benidorme; on peut en approcher sans danger.

ESTACIO, d'ENCANNIZADA et HERRADURA (Tours del). La première à 1 1/4 mille de la *isla Grossa*, sur une pointe rocheuse qui s'étend de la *Manga*, formant une petite baie, ayant de 2 à 3 brasses d'eau. L'entrée de la *Mar-Menor* est à 2 1/2 milles vers le nord de la tour de l'*Estacio*: cette dernière entrée est protégée par une tour à deux canons, nommée *Encannizada*, et une autre tour nommée *Herradura* se trouve sur la partie N. à 4 milles.

ESTEDELLA et RAPITA (Tours). La première est sur la pointe *Negra*, à 1 mille 3/4 O. de celle *Rapita*.

FALCONERA (Tour), à 3/4 de mille de la pointe Fon Salada; elle a un rocher nu à deux ou trois encâblures vers le N.

FIGUERA (I. Majorque). Cette tour est au sommet du cap de ce nom, près de la pointe où, de nuit, on *fait des signaux aux navires*.

FIGUIER (Feu du cap). On ne connaît l'existence de ce fanal que d'après la carte levée par M. Beautemps-Beaupré.

GALERA et de MASCARAT (Tours de la). Forment une baie sale au N. E. du cap Negrete.

GARAF et RIO (Tours de). La tour *Garaf* est à l'extrémité de la côte à l'E. de la pointe Saint-Christoval. A 2 1/2 milles vers l'E. est le château de *Fells*, et à 2 1/2 lieues plus loin est *Torre del Rio*, située au côté E. de la rivière *Llobregat*.

GAROVARET (Tour). A 1 1/2 mille de la pointe *Anguila* et à 3/4 de mille du cap *Barbarie*.

GARROFA (Tour de la pointe). A 4 milles de celle de *los Bajos*.

GARRUCHA (château de la). A 2 1/2 milles de *Moxacar* et sur la côte de la ville de *Vera*.

GAVINA. Cette pointe, surmontée d'une tour, est à 3/4 de mille de la pointe *Cala Soana*.

GIBRALTAR, à la pointe d'Europe, Gib-el-Tor, indique que dès le commencement où les peuples étendirent leurs courses maritimes, il y avait sur cette pointe une *tour*, servant de remarque aux navigateurs. Nous n'y connaissons point de phare actuellement établi, mais on remarque encore la tour du *Diable*, à l'extrémité N. E. de Gibraltar.

GRANADILLA (La). Petit fort à 1 1/2 mille du cap la *Nao*.

GUALMAZA (Tour). Dans une plaine à 4 3/4 milles E. 3/4 N. d'Estepona; une pointe de sable s'étend depuis la tour, vers le S., à deux encâblures.

GUALMESI (Tour). Au sommet de la pointe de ce nom, à 4 3/4 milles E. du fanal de l'île Tariffe.

GUARDAS VIEJAS (Château). Sur la pointe *Moro*.

GUIBON (Tour). A 3 milles de Villajoyosa, et à 2 milles de Benidorme, ville bâtie sur un rocher assez élevé.

HERRADURA. Deux tours de remarque sont placées sur chacune des pointes qui forment la baie de ce nom.

ISLETA, d'AGUA et del CHARCO (Tours de la). Placées sur une côte dégarnie de mouillages, entre la *Huerta* et la pointe *Benidorme*.

ISLETAS (Tour des). Sur le plus S. des rochers de ce nom.

JUEN (Tour du cap) (I. Ivica). A 1 1/4 mille S. S. E. 1/2 E. du cap *Cala Llentrisca*.

LANCE-DE-LAS-CANNAS (Tour) à 5 2/3 milles du château San-Luis; elle est beaucoup plus grosse et plus haute que les autres tours de toute cette côte.

LAS PORTAS (Tour). Cette tour est à 3 1/4 milles de la pointe S. de l'*isla Grossa*, et 3 milles N. E. 1/2 N. du port d'Ivica.

LOS BAJOS (Tour de). A 2 1/4 milles du château *Roquitos*. Elle doit son nom à plusieurs roches noyées du voisinage.

LOS CATALANES (I. Formentière). Tour à l'extrémité du rocher, 1 mille N. E. de la pointe *Anguila*.

LOSLLANOS (Tour de). Sur une pointe avancée de sable, au-delà du château de Carchuna.

MAJOR (Torre). A plus d'un mille vers l'O. de l'îlot nommé *Alcana*, dans la baie d'*Alcudia*; c'est entre cet îlot et Torre Major qu'est le meilleur ancrage de la baie.

MALAGA (Phare), sur le môle; belle lumière *tournante*, que l'on peut voir distinctement à près de 6 lieues. Chaque côté présente 7 réflecteurs. Vu d'une certaine distance, le fanal est obscur pendant 3/4 de minute et offre ensuite une lumière très-brillante pendant 15 secondes alternativement, en achevant sa circonférence entière en une minute. 36° 43′ 15″ N. 6° 45′ O.

A l'E. de Malaga, la côte est assez haute jusqu'à 4 milles de distance; elle est garnie de plusieurs tours de garde appelées *Cantales*.

MANACOR (Tour). Sur l'extrémité O. du port, ayant la pointe *Amer* à 4 milles E. N. E.

MATA (Tour). A 1 1/4 mille N. de *Torre Cervera*; elle est environnée de maisons.

MECA (Tour). A l'E. 1/2 S. du cap Trafalgar; elle est très-utile pour éviter le banc du large.

MELONAR (Tour de la pointe), à 1 1/2 lieue dans l'E. du cap Sacratif; elle est garnie d'une tour de garde à son sommet.

MESA DE ROLDAN (Tour de la). Promontoire en table, ayant sur son sommet une tour à 3 milles N. E. de la pointe E. de *San Pedro*.

MINORCA ou BAYOLI. La tour de ce cap est la plus O. de l'île; le cap est perpendiculaire et se trouve à 1 1/2 mille N. 1/2 O. du cap *Den Banicous*.

MOLA (Tour des signaux), (I. Minorque). Ce cap est sur la péninsule Sainte-Anne, côté N. du port Mahon; il est d'une hauteur modérée, mais perpendiculaire au dessus de la mer, et ayant trois roches élevées près de la base, dont on peut approcher sans danger. Les signaux de cette tour communiquent avec ceux d'une autre, près de l'arsenal. Lat. N. 39° 52′ 32″; long. O. 2° 4′ 0″.

MOLINOS (Torre). Le château de *Torre Molinos* est à 1/2 lieue N. E. 1/4 E. de torre Berjema.

MONDEGO (Signaux de la rivière). Le fort Santa Catarina est dans l'usage de déployer un pavillon lorsque la mer est trop forte et empêche les barques du port d'aller à la rencontre des navires. Si ce pavillon est baissé de suite, c'est que la mer n'est pas suffisamment haute et qu'on doit se tenir au large jusqu'à ce que le pavillon soit déployé de nouveau. Lorsque le fort tire un coup de canon sans hisser de pavillon, c'est pour avertir les navires de s'éloigner; enfin, si on hisse ce pavillon après le coup de canon, c'est pour avertir qu'on peut se présenter pour franchir la barre. Ces indications sont importantes à suivre sans doute lorsqu'on veut se rendre à Figuera, qui est une des villes les plus commerçantes du Portugal; mais il serait bien plus commode et plus sûr d'y établir des remarques positives, pour les alignemens à suivre pendant le jour, et des feux pour la nuit. Lat. N. 40° 13′ 30″; long. E. 11° 13′ 0″.

MONGOT (Torre). A 4 milles N. de *Rio-Ter*.

MOREYRA (Tour). A 1/2 heure E. du Cap Blanc.

MORTERET. Cette tour est au sommet d'un cap très-élevé qui forme le côté E. de l'entrée du port *Fornells*, le plus important de toute la côte N. de Minorque; l'entrée est reconnue à une petite tour, à l'E. du port.

MURVIEDRO (Tour). A 11 milles du Grao de Valence.

NEGOSTA (Tour). Cette tour est sur la partie la plus élevée du cap *Salinas*, qui est la pointe la plus S. de Majorque. Elle est ronde.

NEGRETE (Tour du cap). La côte, d'abord basse, commence à s'y élever.

NOSSA-SENHORA-DA-GUIA (Phare), *qu'on allume toutes les nuits*, placé sur les rochers à pic qui s'étendent depuis Pombeiro (ou pointe S. des Cascaes) jusqu'au cap Razo.

NUEVA (Torre). A 5 milles N. de celle *Casa del Rey*, au-devant du lac de Valentia.

NUEVA (Torre). Sur une côte basse.

OROPESA (Tours du cap). Le cap est surmonté de deux tours. Il existe un banc dans le S. O. 1/4 O. de ce cap, qui n'a que 11 pieds d'eau, et un autre à peu près dans le S., 1 mille de distance. Il est donc de la plus grande nécessité de s'en tenir écarté.

PALAYRES (Tour). Ressemble à un phare.

PALMA (Fanal). A 1/2 lieue des *Isletas*; *il est éclairé tous les soirs*.

PALOMA (Tour). Sur la pointe du même nom, à 4 1/2 milles S. 72° E. du cap *Plata*, extrémité d'une montagne qui s'abaisse graduellement et qui est environnée de roches. La pointe *Paloma* est entourée de rochers, dont celui

nommée *Arroyo del Puerco* en est à 2 1/2 milles; et le rocher de la *Thisbe*, au S. 1/4 S. O. 1/2 O., 5 milles.

PALOS (Tour du cap). Carrée et munie de trois canons, ayant une petite maison dans son voisinage. La grande *Hormiga* est un ilot à 2 milles E. 1/4 N. E. de cette tour, ayant la petite *Hormiga*, rocher nu, un peu vers le S. O. Cependant il y a passage avec de 8 à 5 brasses d'eau dans le chenal, entre la petite *Hormiga* et la côte. Lat. N. 37° 37′ 15″; long. O. 3° 1′ 15″.

PALS (Tour). A 3 milles de *Rio-Ter*.

PENNALES et de MILANAR. (Tours). La première est à l'entrée de la petite rivière *Hospitalet*. A 2 milles dans le N. E. est la tour *Milanar*, dont le cap de même nom et le cap *Salou* comprennent une baie où l'on trouve la ville *Cambriles*; cette rade est protégée par *Torre Vieja* et par une autre tour sur la côte E.

PENISCOLA. Il existe dans cette ville un grand bâtiment carré qu'on aperçoit de très-loin : à 3 1/2 milles est la petite ville *Venicarlo*, et à 6 milles celle *Vinaros*; une grande église et sa tour très-élevée sont de bonnes remarques. Lat. N. 40° 22′ 40″; long. O. 1° 59′ 45″.

PENNON (Torre del). Sur un grand rocher, ayant à 2 milles N. E. celle nommée *Mazenas*, à partir de laquelle la côte devient encore très-basse, jusqu'à *Punta del Cantel*.

PERA. Ce cap est la pointe la plus E. de Majorque, et a son sommet surmonté d'une tour placée perpendiculairement au dessus de la mer, qu'on voit à 6 et 8 lieues de distance.

PETRO (I. Maj.). Le port Petro, à 1 mille S. de la Cala Longa, se reconnaît à sa tour carrée, sur la pointe S. de l'entrée.

PILAS (Tour). Entre *Oliva* et *Gaudia*.

POLLACRA (Tour). Sur la pointe du même nom, à 5 milles N. E. de la tour de *Figuera*. Non loin de cette pointe est un ilot ressemblant de loin à un navire, et surmonté d'une montagne ronde nommée *Cerro del lobo*, qui est garnie d'une tour.

PORMAN (Tour). Au sommet de la pointe E. du petit port du même nom.

PORTAS (Tour de la pointe). La plus S. à 1/2 lieue E. S. E. du cap Falcon.

PUCHA (Tour). A 2 lieues de la rivière de Valence; c'est la seule habitation jusqu'à Murviedro.

PUNTA-FRAYLE (Tour). Au sommet de la pointe, à 1 mille N. 65° 30′ de la pointe E. d'Acebuche.

PUNTA-VERD. Surmontée d'une tour et d'un village, à 1/2 mille N. du cap *Campaniche*.

QUEBRADA (Torre), sur une pointe avancée à 2 3/4 milles E. de *torre Blanca*. Entre ces deux dernières est la *Bella Almadena*; la ville du même nom en est plus au N. A un mille au-delà de cette dernière tour, est un rocher de la grandeur d'un navire, qui n'a que 9 pieds d'eau, et sur lequel plusieurs vaisseaux ont touché.

RAMBLA-HONDA (Tour). A 1 1/2 mille N. E. de celle de *Garrofa*, d'où la côte tend vers l'E, jusqu'à la pointe Torrejou, extrémité O. de la rade d'Almerie.

RAYO (Torre del). Sur une terre élevée à 1/2 mille vers le nord de *Carbonera*.

ROIG (Tour du cap). Au côté N. du port *Fangal* et à 7 milles du fort *Saint-George*.

ROQUITOS. La tour et le château de ce nom sont au nord de la pointe *Elena*.

SACRATIF (Tour du cap). Ronde et très-élevée par rapport à la côte, qui est perpendiculaire.

SAINT-JULIEN (Phare du château). Placé presqu'au centre de la forteresse, c'est une tour de 120 pieds d'élévation, sur laquelle on entretient un feu pendant toutes les nuits.

SAINT-MIGUEL (Tour). Les navires y arrivent quelquefois pour s'abriter des vents d'E.

SAINT-ROCH (Tour du cap). A 3 1/2 milles de *Herradura*.

SAINT-SÉBASTIEN (Feu). On ne connaît l'existence de ce feu que d'une manière incomplète, il n'en a jamais été fait de description. Il paraît même qu'on ne l'allume que pendant la moitié de l'année, d'après les renseignemens qui ont été donnés à ce sujet.

SAINT-SÉBASTIEN DE CADIX (Phare), établi en 1795 sur la tour Saint-Sébastien, à l'endroit où existait l'ancien, par 36° 31′ 7″ N., et 8° 39′ 7″ O. Feu à *rotation*, dont la machine est composée de trois rangs horizontaux de quatre réverbères, qui, placés parallèlement, tournent sur un essieu qui produit dans l'espace de trois minutes des éclipses de peu de durée, avec des éclats de deux secondes. Il se voit à 21 milles.

SAL, torre BLANCA et torre CABICOR. La première à 6 milles, la seconde à 9 1/2 milles, et la troisième à 13 1/2 milles du cap Oropesa.

SALTO-DE-LA-MORA (Tour). A demi-lieue N. E. 1/4 E. du château Sabinilla.

SAN-JUAN (Tour). A 2 lieues dans l'E. de *Rapita*.

SANTANDER (Tour). Une espèce de tour, à une hauteur assez considérable pour la distinguer à trois ou quatre lieues, est un point de reconnaissance situé à l'ouest de l'entrée du port de Santander. Elle a été blanchie pour qu'en venant de l'est ou de l'ouest, on puisse la distinguer de tout autre objet. En venant du nord, elle est en partie cachée par une montagne.

Afin de rendre ces renseignemens plus complets, on ajoutera qu'un moulin à vent, moins élevé que cette tour, existe dans son voisinage et un peu à l'ouest. Lat. N. 58° 28′ 20″; long. O. 6° 2′ 15″.

SAN-YOUMAL. Cette tour est près du cap *Freu*.

SENTINAS (Tour de la pointe), à 3 1/2 milles E. de celle *Moro*; elle s'avance dans la mer et est surmontée d'une tour à 2 canons.

TARIFFE (Fanal). On y a, depuis 1813, élevé un fanal à feu *tournant*; il est au S. E. 3/4 E., 5 milles de distance des bancs nommés *Cabezos*, et au S. S. E. de la tour de Paloma. Le rocher de la *Thisbe* lui reste à l'O. N. O. 1/2 O.; 5 1/2 milles d'après *Bauza*, la pointe Gualmesi à l'E., 4 3/4 milles. Lat. N. 36° 6′ 30″; long. O. 7° 55′ 30″.

TARRAGONE (Fanal). Le môle et le phare de cette ville ont été entièrement détruits par le vent, en 1822; il n'a point été placé de feu depuis. Lat. N. 41° 8′ 50″; long. O. 1° 4′ 45″.

TESTA (Torre della). Au sommet du cap de *Gate*, ayant à l'E. et à 1/2 mille, le château de Saint-François de *Panla* ou *Corralete*, sur une montagne perpendiculaire.

TORRE-NUEVA, sur une pointe rocheuse. La tour de *Carbonera* et la tour de la pointe *Chullera* sont autant de remarques qu'il importe de reconnaître : cette dernière est à 2 1/2 mil. E. N. E. 1/2 E. de l'embouchure de la Guadiano.

TORROS (Château). A 8 mil. de la pointe de Velez Malaga.

TRAFALGAR (Tour). Sur le plus E. des angles de ce cap, est une tour où il serait de la plus grande utilité d'entretenir un feu.

VALENCE (Phare du Grado). Lumière *fixe* qui a la forme d'un demi-cercle, dont le diamètre est du côté de la terre, et la partie convexe tournée vers la mer; son réverbère concave et circulaire, composé de miroirs, multiplie la lumière de 9 lampes qui, en éclairant la partie convexe du fanal garnie de vitres, produisent une vive lumière d'un pied de diamètre. La hauteur du fanal est de 4 pieds castillans 1/2 (3 pieds 11 pouces français), et sa demi-circonférence de 11 pieds (9 pieds 1/2); il est placé au sommet d'une pyramide quadrangulaire en bois, de 25 pieds 1/2 (22 pieds) de hauteur, située à l'extrémité la plus élevée de l'amas de roches qui forme la pointe du môle, de sorte que la lumière se trouve élevée de 40 pieds 1/2 (35 pieds) au dessus de la mer; elle peut être aperçue à 12 mil. et indique avec certitude la situation du port du Grado. Lat. N. 39° 28′ 35″; long. O. 2° 45′ 5″.

VELA BLANCA (Tour). On peut la distinguer à une distance considérable. Le château de Saint-Joseph en est à 3 1/4 mil. vers l'E., comprenant une côte très-élevée.

VELLILA (Tour). Sur une pointe très-élevée à 2 1/2 mil., vers l'E. d'Amenucar.

VICTORIA (Tour N. S. de la). Au côté E. de la baie de Pollenza, près de la mer et sur un pic très-élevé.

VIEJA (Torre). A 5 mil. du cap Saint-Roch, comprenant une baie de sable.

VILLARICOS (Tour). Au côté N. de *Rio de Cuebas*.

XARAC et LA BALL (Tours de). Au N. de la *Gaudia* est la tour de *Xarac*, et à 2 mil. plus loin, celle nommée *La Ball*.

ZUCAR (Tour). Au S. de la rivière du même nom.

PORTUGAL.

AVEIRO (Pyramides). Deux pyramides en pierre ont été construites pour guider les navires à l'entrée de la barre de la rivière de ce nom; leur base est carrée, et chaque face a 100 palmes de large et autant de haut (71 1/2 pieds); elles ont des bandes tracées horizontalement, blanches et noires, pour les rendre plus visibles dans l'éloignement. Il paraît qu'on les distingue facilement à 9 milles. Lat. 40° 38′ 36″; long. O. 11° 3′ 21″.

BLANCA (Torre), à 1 mille 3/4 de *Frangelora*.

BUGIO (Phare). La tour de *Bugio* est au S. 55° E. du château Saint-Julien, 1 1/2 mille de distance; elle est formée de deux corps circulaires, au milieu desquels s'élève une petite tour surmontée d'un phare ayant 63 pieds de hauteur. Cette tour forme la limite S. O. du Tage.

Quatre autres phares, ainsi que la tour de Belem, qui ne porte point de feu, et qui par conséquent ne peut être prise que comme une remarque, servent à guider dans le Tage.

BURRA (Tour), à deux lieues et demie E. de la tour de *Lance*; cette tour est très-grande et il y en a plusieurs plus petites entre elles.

CALA FIGUERA (Tour). A 1 1/2 mille du château Saint-Joseph; il y a une petite crique qui offre un abri temporaire contre les vents d'E.

CAMARINAL (Tour), sur la pointe rocheuse et basse de *Camarinal*; elle fait reconnaître les roches qui s'étendent à un demi-mille en dehors.

CAMBRILIS (Tour). Garnie d'un canon, est à l'E. du château ci-dessus désigné, et sur une côte ouverte.

CARNERO (Tour du cap).

CASAS DEL CANA (Tour). Près le port des *Alfaques*, qui offre un abri excellent pour les navires n'excédant pas les dimensions des frégates.

ESPICHEL (Phare). Le cap de ce nom, saillant, très-haut et presque taillé à pic, porte un phare au S. de la petite église de N. S. *do Cabo*. Ce phare consiste en un édifice très-distinct et isolé, qui est à 620 p. d'élévation au dessus de la mer, et se voit à 30 milles. Lat. N. 38° 25′ 30″; long. O. 11° 30′ 15″.

LISBONNE (Phare du roc). Le cap *da Roca* est considérable, taillé à pic, et porte sur son sommet une tour servant de phare pendant la nuit. 38° 46′ 30″ N., 11° 50′ 39″ O.

SAINT-GEORGE. C'est sous cette tour, dans le N. de la baie de *Xavia*, qu'existe le seul mouillage où l'on puisse laisser tomber l'ancre : on y est à l'abri des vents de S., S. O., O. et N. O.

SETUBAL (Phare). Placé sur la tour d'Outao, à l'extrémité N. de l'entrée de la barre et à 490 pieds de hauteur. Lat. N. 38° 28′ 54″; long. O. 11° 13′ 47″.

SOL DEL RIO (Tour de). A 2 1/2 milles de *Vinaros*.

TALAYOLA (Tour). A l'extrémité du cap *Santa Pola*.

ITALIE.

COMPRENANT LES CÔTES DE SARDAIGNE, DE LUCQUES ET DE TOSCANE, DES ÉTATS ROMAINS, DES DEUX-SICILES ET DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN.

AGRA (Tour). Au N. du mont *Cofano*; rocher conique escarpé.

AGUGLIA (Colonne d'). Erigée par Marcellus, près l'extrémité de la même péninsule; c'est un piédestal carré, surmonté d'une colonne circulaire dont l'extrémité est abattue. Elle a néanmoins encore 30 pieds.

ANCONE (Phare d'). A feu *fixe*, à l'extrémité du môle qui forme le port. C'est sur sa pointe qu'on trouve une batterie, le phare, et tout près, un arc de triomphe en marbre blanc construit en l'honneur de Trajan. 43° 37′ 42″ N. 11° 6′ 19″ E.

ANFEDONIA (Tours d'). Elles sont au nombre de deux, à 1 mille l'une de l'autre, et à 4 milles E. du port d'Hercule.

Nota. — Après les limites qui séparent la Toscane de l'Etat romain, on trouve les tours suivantes, qui sont à peu près à 1 lieue l'une de l'autre, garnies d'un ou deux canons de petit calibre et de 4 ou 6 soldats pour la défense des côtes. Savoir: Torre *Graticciara*, *La Fosseta*, *Mont' Alto*, *Porto Clementino* (à l'embouchure de la rivière *Marta*), *San-Agostino* et *Valdavica*.

ANZO (Tour du cap d'). Elle est carrée et se distingue de celle de *Caldano*, qui est ronde; il y a quelques roches près du cap d'Anzo, qui est à 7 lieues N. O. 1/2 O. du *Mont Circello*: il paraît qu'on y a placé depuis peu un feu tournant. Lat. N. 51° 45′ 35″; long. E. 9° 56′ 20″.

ARMI. Deux tours ou plutôt tourelles font reconnaître ce cap, qui se trouve sous le mont Pentedactyle, à 4 1/2 S. S. E. 3/4 E. du cap *Pelare*.

AUGUSTA (Phare d'). Ce feu misérable est sur la *torre d'Avola*, isolée mais très-bien bâtie. En entrant dans ce port, il ne faut point courir trop au S. du fanal, par rapport au banc dangereux nommé *Hybla*, qui est à mi-chemin, entre ce fanal et la péninsule de Magnisi, qui n'a que trois à cinq brasses de fond. 37° 12″ 50″ N., 12° 53′ E.

AVOLA (Remarque flottante d'). C'est vers le S. S. E. de la marine d'Avola, à 2 ou 3 milles, que se trouve le navire sur lequel on a construit une remroque pour le service des nombreux pêcheurs de cette partie de la côte. Lorsqu'on est au large d'*Avola*, la tour de Passaro a l'air d'un navire sous voiles, vers le S.

BARATTO. Ce cap forme une pointe très-élevée; il est couronné d'un château et d'une tour, à 4 milles N. O. de Piombino.

BARLETTA (Fanal). Le petit fanal de Barletta est sur le barrage qui protége le môle du N. E.; on arrive au mouillage par 11 et 12 brasses, en amenant le phare au S. O. 1/2 S., 2 1/2 milles de distance. Barletta est à 26 milles S. E. 1/4 S. de Manfredonia. Lat. N. 41° 29′ 26″; long. E. 13A 57′ 46″.

BENHISA et DELLAMARRE. La tour de la pointe *Benhisa* ou pointe S. E. de Malte, est carrée et au S. 1/4 S. O. un mille de la pointe *Della Mare*, également surmontée d'une tour carrée. Le récif de Benhisa reste au S. S. E. 1/2 E., un mille de la tour de la pointe Benhisa. Lat. N. 35A 49′ 0″; long. E. 12A 12′ 45″.

BIDAIS (Castellum). Vieille tour sarasinique curieuse sous le rapport de l'aspect qu'elle présente; elle est près de *Mascali*.

BUDELO. Tour à 1/2 mille N. de l'île *Rossa*, au fond du port S. *Sodor*.

CALA DOMESTICA (Tour). A l'extrémité d'un cap, à 2 milles N. N. E. de l'île *Viana*.

CALAROSCIA et FORTORE. La partie de côte comprise entre *Manfredonia* et la tour de *Calaroscia*, n'offrant que peu de ressources, et d'abri que pour les petits bâtimens, ne présente point de remarques importantes ; *Viesti*, *Peschisi*, *Rodi*, les îles *Pianosa*, *Tremisi*, *Termoli*, *Vasto*, *Ortona*, *Francavilla*, *Pescara*, *Guilianova*, et plusieurs tours ou châteaux, se trouvent sur une côte basse et sablonneuse, entièrement abandonnée au petit cabotage. La tour de *Calaroscia* est à un mille E. de la pointe *Mileto*, roche qui se projette assez avant, et qui termine une chaîne de hautes terres. A 13 milles au delà de la pointe *Mileto* est un petit endroit nommé *Fortore*, ayant un grand magasin en forme de tour, que l'on voit à une très-grande distance ; on y trouve un bon mouillage par 6 à 7 brasses, fond de sable, à 5 1/2 lieues S. E. 1/4 E. de Termoli. Lat. N. 41° 54′ 59″ ; long. E. 13° 0′ 1″.

CALDARA. Tour blanche au S. E. de *Mazzara*.

CAMARINA. Tour construite par les Sarrasins, à 2 ou 3 milles en dedans de la pointe *Plaja*.

CAMISA. Cette ville, dans une baie au côté O. de l'île *Lissa*, est sous une montagne sur laquelle se trouve la tour des signaux, qui porte le même nom.

CANEE (Fanal de la), (Candie). Les anciens auteurs parlent d'un fanal placé à l'entrée de ce port, mais on n'en a point trouvé de description. Lat. N. 35° 28′ 40″ ; long. E. 21° 40′ 10″.

CAVALLO. La tour et le cap *Cavallo* sont à 26 milles N. 1/4 N. O. de la pointe d'*Orso*, espace de côte qui a encore 4 autres tours. Lat. N. 40° 43′ 0″ ; long. E. 16° 5′ 45″.

CAVOLI (Tour de garde de l'île). A 1/2 lieue S. E. du cap *Carbonara*, ou extrémité S. E. de la Sardaigne ; mais, avant d'y arriver, on trouve les tours *Foxi*, *Mortorio*, *Fenocchio* et *Caterina*, sur la côte S. E. de la baie *Cagliari*.

CÉPHALONIE. Un nouveau feu a été organisé sur l'écueil de *Luxuri*, dit des *Gardiens*.

CERVIA (Fanal). Feu *fixe* à 4 milles au delà de *Cesenatico*.

CESAREO. Le petit port et la tour de *Cesareo* sont à 4 lieues vers le N. de Gallipoli. La côte comprise entre les caps Leuca et d'Otrante est protégée par de nombreuses tours, dont les descriptions manquent.

CESENATICO (Fanal). La ville de ce nom est à 4 lieues N. N. O., de Rimini; le port n'est fréquenté que par des pêcheurs.

CIRELLA. Le village de ce nom est à 9 lieues S. de Policastro ; mais la tour de *Cirella* est sur un îlot, à un mille S. de ce village.

COMINO (Tour du cap). A 7 lieues N. N. E. du cap *Monte Santo*, comprenant entre les deux le golfe *Orisei*. Il y a plusieurs roches autour du cap *Comino*. En suivant le N. E. de la Sardaigne, on trouve les tours *Sainte-Lucie*, à 1 mille N. N. O. du cap *Comino*, puis une tour sans nom, à la même distance. En général cette côte est hérissée de danger.

CORFOU (Phare). Le phare de la vieille citadelle de Corfou est à une seule lumière, de 240 pieds (anglais) d'élévation, et peut se distinguer depuis l'entrée du chenal du N. de Corfou et de quelque distance au S. de la pointe *Lefkimo*, dans le chenal du sud ; il est particulièrement utile pour guider les navires dans le port de Corfou. Lat. N. 39° 38′ 20″ ; long. E. 17° 35′ 23″.

CORNISI (Fanal du port). A feu *fixe*. On ne connaît aucune des circonstances particulières qui pourraient le faire distinguer des autres feux de cette côte.

FALCONE (Tour du cap). Entièrement contourné de roches et de dangers; à 10 milles N. E. 1/4 E. du cap *Negreto*.

FANO (Fanal). A 2 lieues à l'E. de Pesaro ; ne s'allume que lorsque les bateaux de pêche doivent rentrer, ce port n'étant pas capable de recevoir des bâtimens de commerce. 43° 51′ N. 10° 39′ 38″ E.

FARO (Fanal). La pointe de Faro (*Pelorus* des anciens) est basse et sablonneuse; c'est sur son extrémité E. qu'est le fanal, construit il y a plus de deux cents ans sur les ruines d'une ancienne tour fortifiée. 38° 16′ 5″ N, 13° 19′ 30″ E.

FERRIERA (Tour de). Sur la pointe S. E. de la crique Ferriera, près d'un grand rocher au dessus de l'eau.

FORNICHE (Tour). Sur la grande *Forniche*.

GALERA. La baie *Galara* a une tour d'un côté et l'île *Della Maddalena* de l'autre; cette dernière n'étant qu'à 21 lieue d'*Alghieri*.

GALETTA (Tour). Sur la pointe E. de la baie *Pilastro*.

GAYO (Fanal). A une seule lumière, est sur une tour au côté E. de l'île *Paxo*, sur un ilot nommé *Madonno*, à l'entrée du port *Gayo*, par 39° 11′ 30″ N. et 17° 52′ 5″ E. Il reste à l'O. 5° S. de l'extrémité S. du banc de *Paxo*; à l'O. 11° S. de l'extrémité N. du même banc; au S. 19° S. E. de la pointe S. E. de Corfou; au N. O. 172 N. de l'extrémité S. E. d'*Anti-Paxo*; et au S. E. 174 S. de l'extrémité N. de *Paxo*: ce fanal est particulièrement utile pour les petits caboteurs qui vont à *Gayo* (ordinairem. appelé le port de *Paxo*) et pour tous les navires qui passent par le chenal S. de Corfou.

GÊNES (Phare de). A feu *fixe* placé au sommet d'une pointe rocheuse nommée San Benigno par 44° 24′ 40″ N. et 6° 32′ 40″ E. à l'O. du môle neuf (distance d'une encâblure à peu près); c'est une tour carrée surmontée d'une lanterne, que l'on voit à une grande distance; on y fait des signaux de jour. En venant de l'O., il faut se tenir à distance de la pointe du phare, pour éviter les roches de sa base. La hauteur de la lanterne à la pointe du paratonnerre, est de 127 mètres 87 cent.; cinq lumières garnies de miroirs paraboliques, permettent de le distinguer de très-loin.

Il existait à Gênes deux autres feux à l'extrémité des deux môles; celui du vieux môle a été récemment détruit pour être placé à l'extrémité du prolongement qui est entrepris; mais le fanal du môle neuf à feu *fixe* est encore éclairé par de petits réverbères. Avant la tempête de 1821, il était à éclipses.

GIRGENTE (Fanal et tours). Une première tour nommée *Rosso*, et la seconde *Rossello*, sont sur des pointes d'un brun rouge, qu'on distingue facilement des falaises blanches qui sont de chaque côté. Le fanal est à l'extrémité du môle par 37° 15′ 39″ N. et 11° 11′ 25″ E., et aussi mal entretenu que tous ceux de la Sicile. Les tours ci-dessus comprennent une petite crique.

GORGONE (Tours de la). L'île de ce nom, ses deux tours, quelques huttes et un vieux monastère ou magasin, sont à 17 milles O. S. O. du phare de Livourne. C'est une excellente remarque pour se rendre à cette ville, en venant de l'O. Lat. N. 43° 25′ 54″; long. E. 7° 53′ 45″.

GRANITOLA. Cap de sable très-avancé et bas, environné d'un récif, et formant l'extrémité S. O. de la Sicile. Comme les côtes adjacentes sont très-basses, on y sent sérieusement tous les inconvéniens qui résultent du manque d'un phare; par un temps chargé, on ne le voit réellement qu'au moment de se briser, ou lorsqu'on est entraîné par le courant irrégulier nommé le *Marobia*: la liste des vaisseaux qui s'y sont perdus depuis une vingtaine d'années est considérable, et l'on ne peut penser qu'avec douleur que l'établissement d'un phare sur ce cap, quel qu'il fût, n'occasionnerait pas 4000 f. d'entretien.

LEFKIMO (Feu flottant de). L'embarcation qui porte ce feu flottant, à une seule lumière, est mouillée près de la pointe *Lefkimo*, dans le chenal S. de Corfou, par 5 brasses d'eau, à une encâblure N. O. 174 O. de la pointe N. E. du banc de *Lefkimo*; au N. 174 N. O. du moulin au S. de la pointe Lefkimo; au N. N. O. de l'extrémité S. E. de Corfou; au S. S. E. 13 172 milles du phare de Corfou; au N. O. 17° O., 8 milles de l'île Nicolo.

LICOSA. Deux tours sont sur des pointes avancées, entre Agropoli et le cap *Licosa*, qui forme l'extrémité S. du golfe de Salerne; il a lui-même une tour de garde; la distance du cap Licosa à l'extrémité E. de l'île *Capri* est de 12 lieues N. O. 174 O. Lat. N. 40° 14′ 30″; long. E. 12° 34′ 15″.

LIVOURNE (Phare et remarques). Ce fanal est assis sur une chaîne de roches qui s'étend à 172 mille O. de la partie S. O. en dehors des murs de la ville; la mer y brise avec force pendant les mauvais temps: il a 51 mètres 60 cent. 43° 33′ 5″ N., 7° 56′ 30″ E.

A 5 milles S. S. E. (vrai) du môle de Livourne, est la pointe *Monte Nero*, qui a deux tours; et, sur la côte à 1/2 lieue, est le fort d'*Antignano*, sur la côte basse qui s'étend jusqu'à Livourne.

A l'extrémité S. du banc *Mélora*, est une tour carrée, percée, nommée *Mélora*; c'est une remarque très-utile, qui reste au O. N. O., 4 milles du phare.

LOGNINI (Tour). Sur une pointe avancée au S. du port de ce nom.

LONGO-SARDO (Sardaigne). Cette tour forme la pointe N. de l'île, et se voit à une grande distance. Lat. N. 41° 18′ 0″; long. E. 6° 15′ 45″.

MADONA de PAXO. On a fait placer sur cet écueil une grande tonne blanche, avec de larges cercles noirs. Cette tonne est mouillée par 4 1/2 brasses d'eau, à la distance de 50 brasses N. N. E. de la partie la plus haute de l'écueil. L'écueil de la *Madona* se trouve à 1 mille 3/4 de l'île de Paxo. Il s'étend du N. O. 1/4 N. au S. E. 1/4 S. Sa longueur est d'un mille et un quart sur un demi-mille de largeur.

MAGNISI (Tour). Vis-à-vis la péninsule de Magnisi qu'elle commande.

MANNU. Ce cap, formant la pointe S. du golfe de *Bosa*, est à 14 milles S. S. O. de l'île *Bosa*; il est surmonté d'une tour, et il existe, en outre, six autres tours entre ce cap et Bosa, savoir : Torre *Colombargia*, T. *Ticala Ruia*, T. *Fogu d'Olio*, une tour sans nom, T. di *Orfano Puddu*, et T. di *Scala Salo*.

MIAGRANO, NUBIA et CALCARA (Tours). Elles sont, ainsi que la tour de *Théodore*, sur la côte qui s'étend vers Trapani.

MILAZZO (Fanal). Le promontoire de Milazzo, qui est accore, excepté au N. O., où il y a quelques rochers au dessus de l'eau appelés *Porcelli*, a sur son extrémité N. un petit fanal mal entretenu, dont on peut approcher le côté E., en évitant le banc des trois brasses, près de la pointe *Presso*.

En passant devant ce fanal pour aller à Messine, il faut prendre garde de ne point s'engager à l'intérieur du cap *Vaticano*, qui a plutôt l'aspect d'un détroit que l'entrée même du chenal du phare.

MINERVE SUNIADE (Ruines du temple de). Placées à 200 pieds au dessus de la mer, elles se voient à une très-grande distance. Seize colonnes du temple de Minerve sont encore debout.

NAU ou COLONNE. Ce cap se distingue par une tour et un rocher à sa base; il est à 14 milles N. E. 1/4 E. du cap *Rizzuto*, et 5 milles S. E. de *Crotonne*. Le Portulan de M. de Flotte, p. 381, annonce que c'est un grand phare qui est sur ce cap. Lat. N. 39° 4′ 50″, long. E. 14° 53′ 30″.

NAVARIN (Tours). Quoiqu'elles soient au nombre de 5, ces tours sont trop basses pour servir de points d'observation en mer.

OLIVA (Tour). Sur la côte N. O. de l'île *Asinara*.

PAGLIA et SCUSO. La première de ces tours est à 1/2 mille N. N. E. du cap *Altano*, la seconde dans le S. 1/2 E. du même cap.

PALERME (Fanal). Au N. E. de la ville est un beau môle qui s'étend vers le S. à partir de l'arsenal à peu près 1/4 mille, jusqu'à 9 à 10 brasses d'eau. Son extrémité est surmontée d'un fanal très-mal entretenu, comme le sont tous ceux de la Sicile et de l'Italie, quoique la construction en soit belle. 38° 8′ 15″ N., 11° 1′ 40″ E.

PALMARIO ET CERBOLI. Les deux îles de ce nom ont chacune une tour; elles sont au S. de Piombino et à 1 mille l'une de l'autre.

PALU (Tour). Très-remarquable par sa forme circulaire et sa blancheur; elle fait aisément reconnaître la côte d'*Alicata*, par sa position au dessous d'une montagne.

PARGA (citadelle de). Bâtie sur un rocher conique, à plus de 250 pieds au dessus de la mer; c'est une excellente remarque qu'on voit de très-loin. Lat. N. 39° 15′ 45″. Long. E. 18° 3′ 50″.

PASSARO (Tour). Sur la pointe E. de l'île du même nom. Lat. N. 36° 41′ 15″; long. E. 12° 48′ 41″.

PAXO (Phare). Lat. N. 39° 14′ 0″;

long. E. 17° 48′ 40″. On vient d'établir un phare à la pointe N. O. de l'île *Paxo*; il a été éclairé le 1er juin 1831. Sa hauteur totale est de 369 pieds au dessus de la mer; de ce phare on relève : la partie nord de l'île Noire (*isola Nera*), au N. 33° E., la bouée du cap Bianco, au N. 23° E.; le château de Parga, au S. 88° E.

Ce phare se voit quand on est au large de Paxo, depuis le N. 1/4 N. E. en allant vers le nord; en venant du sud, entre Paxo et la terre, on ne le voit pas avant de le relever à l'O. 1/4 N. O. Quand on le relève au S. 1/4 S. E., on se trouve dans la direction d'une roche qui est à environ un demi-mille de la partie N. de l'île. Il y a 5 pieds d'eau sur cette roche et 17 brasses tout autour. Les bâtimens qui viennent de l'O., pour passer entre Paxo et le cap Bianco, amèneront le nouveau phare au S. O.; portant ensuite au N. E., ils n'auront rien à craindre de la base qui se trouve au S. E. du cap Bianco. Quand on relève le feu de *Gajo* au S. 1/4 S. O., on est à l'E. de cette base, et on peut porter plus au N.

(*Note*). Les directions sont prises à la boussole. Ce phare peut être relevé dans toutes les directions, excepté entre le N. 1/4 N. E. et le O. 1/4 N. O. où il se trouve caché par les terres plus élevées de Paxo.

PELARE (Tour du cap). A 1 1/2 mille S. de ce cap sont la tour et le télégraphe du même nom, sur une terre élevée.

PESARO (Fanal). A feu *fixe*, qui s'allume pendant toute la durée des nuits : il a 9 mètres de hauteur au dessus du sol et se voit à 10 et 12 milles. Lat. N. 43° 55′ 10″; long. E. 10° 33′ 50″.

PIOMBO (Tour). Au N. N. O. d'un petit havre nommé *Cala Piombo*, à l'O. de la presqu'île *Tenlada*.

PIRÉE (Remarques du). Elles consistent en deux fanaux ou phares ruinés, qui lèvent encore leurs têtes au dessus des eaux, et marquaient, du temps de la splendeur d'Athènes, le chenal du port intérieur du Pirée. Lat. N. 37° 56′ 0″; long. E. 21° 17′ 24″.

PORTO CONTE ou DELLA CARSA (Tour). Placée sur la pointe O. du port; un rocher (*scoglio*) en est tout près, à l'O.

PORTO-FERRAJO (Fanal). Placé sur la pointe N. E. des fortifications de la ville; on voit sa lumière *fixe* à une grande distance. Lorsqu'on entre de nuit, il faut prendre garde de ne point s'engager dans les filets placés pour la pêche du thon, à 1/2 mille E. S. E. du fanal, qui s'étendent à près de la moitié de la baie. Lat. N. 42° 49′ 6″; long. E. 7° 59′ 20″.

POZZALO (Tour). Près d'une batterie qui sert à la défense de la ville du même nom. Lat. N. 36° 44′ 40″; long. E. 12° 30° 33″.

PROMONTOIRE. Un phare très-remarquable est érigé sur cette pointe; semblable à celui de *Salvore*, il est alimenté par le gaz. On le voit d'une distance considérable en mer, et il sert à faire éviter les roches dont ce cap est environné. Ces roches, qui sont largement séparées l'une de l'autre, sont au S. de la pointe la plus distante, à plus de 1 mille : comme il y a, en outre, plusieurs bancs dans les mêmes parages, on doit prendre les plus grandes précautions en l'approchant. 44° 45′ 50″ N., 11° 34′ 30″ E.

PROSTHINA (Tour), (Ile d'Élbe). Elle est près de Porto-Ferrajo, au sommet d'un roc escarpé, de manière à la rendre imprenable.

PULA ET SAINT-MACARIO. La tour du cap *Pula* est à 7 milles de la pointe *Carbonari*; à 1/2 lieue N. est l'île *Saint-Macario* avec une tour de garde. Le cap *Pula* forme la pointe S. O. de la baie Cagliari. Avant de prendre connaissance de la tour Pula, il faut passer devant celles du port *Chia*, de torre *Ossia*, et de *S. Effisius*.

RASACULMO (Tour du cap). Vestiges d'une tour arabe à l'extrémité de la pointe fertile du même nom, avec quelques rochers nommés *Pietre del Rais* à sa base; près des ruines de la tour est une tourelle surmontée d'un télégraphe.

RAVENNE (Fanal). Feu *fixe* qui brûle pendant toute la durée des nuits : il sert en même temps de signal de jour, pour indiquer l'entrée de la rivière. Lat. N. de la ville 44° 24′ 40″; long. E. 9° 53′ 10″.

RIMINI (Fanal). A feu *fixe*, par 44° 4′ 37″ N. et 10° 12′ 18″ E. Il y a un bon mouillage en dehors de la ville, par 5 et 6 brasses.

RIPOSTO (Tour), fortifiée près d'une batterie.

RIZZUTO (Tour à feu du cap). Comme ce cap est très-bas, on y a placé une tour à feu que l'on voit à une grande distance, paraissant comme une voile, le jour.

ROCHETTA (Tours). La principale est sur une roche escarpée, à 5 milles E. de l'île Troja; elle est carrée et munie de fortifications, au dessus desquelles on voit une autre tour ronde à 1 lieue O. de *Castiglione*.

ROSSA. Au S. S. E. de cet îlot est une côte très-élevée et accore, qui a plusieurs tours de garde sur ses pointes, et une autre au sommet d'une montagne, avec une petite maison dans le voisinage, qui servent utilement à la reconnaissance de la côte.

ROVIGNO (Remarque de). Elle consiste en une longue perche ou un mât, placé sur un des îlots qui sont à l'entrée des deux ports de cette ville : pour passer dans le meilleur chenal, il faut la laisser à l'O. en entrant. On reconnaît en outre ce port au large, par le *Caldero*, haute montagne qui offre l'aspect de deux collines et reste à l'E. N. E. du mouillage. Lat. N. 45° 4′ 10″; long. E. 11° 17′ 10″.

SAINT-ANDRÉ (Fanal). Sur une île du même nom devant Gallipoli, à 26 milles de la pointe San-Vito, un banc s'étend à 2 milles dans l'O. et le N. O. de l'île Saint-André, sur lequel on trouve de 6 à 12 brasses.

SAINT-ELIE (Tours du cap). Avant d'arriver à Cagliari, on trouve les tours *Diavolo, Saoro, Mezzo, Su Loi*, et une autre sans nom : viennent ensuite les trois tours qui surmontent le cap Saint-Elie à 3 1/2 milles S. S. E. de Cagliari; il forme la côte E. de la rade; son élévation est assez grande et son étendue d'une 1/2 lieue, presque E. et O. (vrai); il est à 7 milles N. O. 1/4 O. du cap *Roy*.

SAINT-LUCIEN (Château carré de). Sur un large promontoire, vis-à-vis du port de *Marsa Scirocco*, qui, restant au N. N. O. 1/2 O., forme une excellente remarque pour le milieu du chenal.

SAINT-MARC. Ce cap forme l'extrémité O. de Sciacca; il est rouge et surmontée d'une tour carrée avec quelques canons au sommet; on peut en approcher à une petite distance sans danger.

SAINT-MARC DE VENISE. La tour de cette cathédrale se voit d'assez loin et sert de remarque : on arrive à un bon mouillage, près de Malamocco, en tenant la tour Saint-Marc au N. O. 1/4 et la pointe *Lido* au N. 1/4 N. O., 3 1/2 milles de la côte.

SAINT-MARC, MORA ET SEVO. Le cap Saint-Marc, surmonté de sa tour, est au N. de l'entrée de la baie de l'*Oristan*, 9 milles S. du cap *Mannu*. La côte intermédiaire est irrégulière, avec quelques dangers et deux tours sur ses pointes, nommées *Mora* et *Sevo*. Il existe un récif en dedans du cap Saint-Marc.

Dans la baie de l'Oristan est une tour sans nom. Une autre tour, également sans nom, se trouve à quelques milles S. du cap *Frasca*, extrémité S. de l'entrée de la baie de l'Oristan.

SAINT-PIERRE DE ROME (Dôme de). Par un temps modéré, on voit le dôme de Saint-Pierre à une distance considérable en mer, et c'est une excellente remarque, puisqu'en l'amenant à l'E. N. E. 3/4 E., on a la ligne d'entrée de l'embouchure N. O. du Tibre, qu'on reconnaît ensuite à la tour carrée de Fiumicino.

SAINTE-MAURE. Un phare vient d'être établi sur les récifs de la pointe du nouveau môle. Latitude N. 38° 32′ 0″; long. E. 18° 13′ 30″.

SALVORE (Phare de la pointe). A 4 milles N. d'*Umago*; la côte y est très-basse, et un grand récif s'étend à près de 2 milles S. S. O.

Le phare da Salvore, éclairé autrefois par le gaz, est situé sur une des 3 pointes de Salvore, appelée Punta delle *Mosche*, à 43° 27′ 40″ N. et 11° 8′ E. 20 milles de Trieste; il est construit en pierres de taille, sur les dessins de M. *Nobili*, et a été éclairé, pour la première fois, le 17 avril 1818.

A la surface du chapiteau est placée la lanterne octogone large de 11 pieds et haute de 14. Au centre se trouve un candélabre, qui, au moyen de 42 becs, transmet autant de flammes de gaz allumé. Autour de la lanterne règne une galerie de 4 pieds de large, d'où part un

liras pour signaler les bâtimens qui arrivent.

Le centre de la lumière est de 34 mètres 760 millimètres au dessus du niveau de la mer, et la lumière peut être aperçue de 43,230 mètres de distance. Il est aujourd'hui alimenté par de l'huile.

SAN-ALESSIO. Tour avec télégraphe sur un rocher très-remarquable, près de la ville *Forza*.

SAN-LORENZO (Torre). A 3/4 de mille vers le S. du cap *Corno*, et au O. N. O. du village de *Marciano*.

SAN-PIETRO DEL CAMPO (Tour de) Sur la pointe O. de la baie du même nom : on vient y prendre le mouillage. Lat. N. 43° 34′ 21″; long. E. 8° 20′ 14″.

SAN-STEPHANO. Ce fort est sur une pointe de roches ; à près de 2 milles E. et sur une côte basse sont deux tours, sur deux pointes différentes ; l'entrée du lac *Orbitello* est près de la dernière. Lat. N. 42° 25′ 40″; long. E. 7° 48′ 15″.

SCALETTA (Tour). Sur une pointe rocheuse à près de 12 milles de Messine; elle commande la passe la plus fréquentée pour arriver de la côte E. de la Sicile. Lat. N. 38° 1′ 45″; long. E. 13° 7′ 30″.

SCHISO (Tours de la pointe). Sur la côte de Giardini, à l'endroit où elle forme une projection avancée, occasionée par un courant de lave très ancienne. Sur son extrémité et près d'un château, est une batterie.

SCYLLA (Château). A 2 3/4 milles S. E. 1/4 E. de la pointe Faro, en Sicile : il se voit de très-loin, et ne cause plus aujourd'hui d'autres terreurs que celles qu'on éprouve à l'approche d'une roche ordinaire. Lat. N. 38° 15′ 0″ ; long. E. 13° 24′ 15″.

SERPENTARIA (Château). Sur une éminence et près la pointe N. de l'île *Serpentaria*, placée à l'E. du cap du même nom. Il est aussi désigné sous le nom de *San-Luigi*.

Après Serpentaria, on trouve les tours de *Monte*, *Fero*, *Corallo*, *Murtas*, *S. Gio di Sallara*, *di Bari*, *Arbatax*, une tour sans nom, puis la tour *Comino*.

SIGIA (Tour). Qui défend l'entrée du port de *Trapani*, dont elle forme l'extrémité N. O. Lat. N. 38° 1′ 53″ ; long. E. 10° 10′ 3″.

SINIGAGLIA (Fanal). Il y a un feu *fixe*, dans ce port, qui est à 14 milles d'Ancône et à 4 lieues S. E. de *Fano*.

Lat. N. de la ville 43° 41′ 30″, de la cathédrale 43° 43′ 2″.

Long. E. de la ville 10° 50′ 40″, de la cathédrale 10° 52′ 56″.

SORRENTO ET MASSA. Le premier cap a une tour de garde ; à 1 1/4 mille N. E., le *Capo di Massa* est également remarquable par une grande tour.

SPALMADORA (Tour). Au S. O. de l'île de *Ustica*, la plus O. des îles Lipari ; c'est une excellente remarque pour ceux qui vont à Palermel et dans les ports du N. de la Sicile.

SPARTIVENTO (Tour du cap). A la pointe S. E. de la Calabre et à 6 lieues E. du cap *Dell-Armi*. Lat. N 37° 56′ 0″; long E. 13° 41′ 30″.

STATUE (Port Raphti). Une île, portant une statue mutilée en marbre à son sommet, sert d'excellente remarque pour entrer dans le port de *Raphti* ; elle se trouve à 298 pieds au dessus de la mer, et à peu près au milieu de l'entrée : on peut la laisser à tribord ou à bâbord en entrant à petite distance, avec de 10 à 20 brasses d'eau.

STROPHADES (Iles). Un phare vient d'être établi sur la pointe N. O. de la principale de ces iles, et a dû être allumé la première fois le 12 décembre 1829, à 75 pieds au dessus de la mer; on relève de ce phare l'extrémité O. de Zante au N. 15° O.; le sommet de la montagne noire de Céphalonie, au N. 2° O.; le mont Scopo (Zante) au N. 10° E. ; et le sommet de l'île Prodano, au Sud 51° E. *Rhumbs non corrigés*. Quelques auteurs donnent le nom de *Strivali* ou *Stanfane* à ces iles.

Nota. Indépendamment de ces feux, le capitaine W. H. *Smyth* marque sur ses cartes un feu au cap *Bianco* ou cap S. E. de Corfou.

SUVERO (Tour du cap). A 4 milles O. de Sainte-Euphémie, placée à 2 milles dans les terres.

TAVOLARO. Le cap de cette tour est encore nommé *Malfatan* et forme la pointe E. de la baie *Rosa* ou *Teulada* : il existe une roche couverte à sa base, à 8 milles E. N. E. du cap *Teulada*, 40° 54′ 46″ N., 7° 23′ 13″ E.

THÉODORE ET FORNICHE (Tours). A l'extrémité de la baie qui s'étend depuis *Mazzara*.

TIBRE (Tours au S. du). Placées sur la côte basse comprise entre le Tibre et le cap d'*Anso*, torre *S. Michele* (côte E. de l'entrée de Fiumara), di *Paterno* (9 1/2 milles de distance), *Vaiunica* (14 milles, *id.*), *S. Lorenzo* (19 1/2 milles, *id.*), *S. Anastasio* (22 1/2 milles, *id.*), di *Caldano* (23 1/2 milles, *id.*), et *Materna*.

TIBRE OU DE FIUMICINO (Phare du). D'après une notice de Rome du 12 octobre 1825, on venait d'établir un nouveau fanal sur la tour *Saint-Clément*, à l'entrée de la rivière, et un deuxième sur la tour d'*Anso* à 28 milles au sud. Le phare dans lequel la lumière se montre et s'éclipse alternativement, a été essayé avec un succès complet dans le port d'*Anso*. Un autre a été placé sur la tour Saint-Clément, pour indiquer l'entrée de la bouche *Fiumicino*. Les réflecteurs éclairent la côte entre les caps Linaro et d'Anso; la lumière se voit à 11 milles marins de distance. Fiumicino est par 41° 45′ 0″ de lat. N., et par 9° 52′ 0″ long. E.

TIGNOSO (Iles Ioniennes) (Phare). Ce rocher se distingue par un fanal à une seule lumière, à 6 1/2 milles S. E. 1/4 E. de la pointe Sainte-Catherine ou pointe N. de Corfou, à l'entrée du chenal du N.; au N. 1/4 N. E. de la pointe N. E. de Corfou; au N. de la *Serpa*; à l'O. de la *Barchetta*, 1/2 mille de distance avec 16 ou 18 brasses d'eau entre deux; au N. 1/4 N. O. de la côte d'Albanie, et à l'E. 19° S. E. de la pointe N. de l'île Merlère. Il sert à faire éviter les *Barchetta* et le *Serpa*, rochers très-dangereux. Lat. N. 39° 48′ 0″; long. E. 17° 37′ 5″.

TRE-FONTANE (Tour de). Le port *Palu* est à mi-distance entre les caps *Saint-Marc* et *Granitola*; pour le reconnaître, on gouverne sur la première tour à l'O. de Menfridi, à 8 milles N. O. du cap Saint-Marc; le port est à un mille plus loin dans l'O.

Ce phare, que l'on doit à la munificence de l'empereur d'Autriche pour servir de guide aux navigateurs, est situé à l'extrémité du môle Thérésien à la distance de 360 pieds de Vienne, 373 pieds anglais, ou 113 mètres 799 mill. des pierres qui partagent les fondemens du môle. Il a la forme d'une tour dont la base repose sur une plate-forme militaire, construit en pierres calcaires (marbre gris). Sa hauteur calculée du niveau de mer à la hauteur moyenne de la marée, jusqu'au centre du cône lumineux, est de 106 pieds de Vienne ou 33 mètres 507 mill. La lumière se compose de 42 lampes à huile, et elle est visible à la distance de 12 milles géographiques de 60 au degré, en supposant que l'œil de l'observateur soit élevé de 12 pieds au dessus de la mer, en sorte qu'on peut l'apercevoir de Pirano sur la côte d'Istrie, et des écueils de Grado dans le voisinage de la côte d'Italie. Pour la distinguer des autres phares qui entourent la rade de Trieste, on a adopté une lumière intermittente ou alternative, au moyen d'une machine qui répand un voile obscur ou une ombre qui disparaît dans une demi-minute, couvrant le cône lumineux et lui rendant alternativement la lumière.

Ce nouveau phare a été régulièrement illuminé dans la soirée du 11 février 1833.

TROJA (Tour carrée du cap). A 4 lieues S. E. 1/4 E. de Piombino; une autre existe un peu dans l'intérieur des terres avec un village dans le fond. Enfin, la petite île qui est au S. O. du cap, est très-élevée et surmontée également d'une tour.

VADO. Le cap Vado s'étend à quelque distance et paraît blanc; son sommet est couronné par le fort *Stefano* et plusieurs ruines; la rade et la ville Vado sont au N. O. du cap, et le phare de Gênes au S. O. 1/4 O., 23 milles de distance.

VALETTE (Phare), (Malthe). Feu *fixe*, sur la tour ronde de Saint-Élme, à 1/2 lieue vers le S. E. de la baie Saint-Julien et à l'extrémité de la langue de terre sur laquelle la ville et son faubourg *Floriana* sont situés; Saint-Elme défend l'entrée des ports *Marsa Musceit*, et *Porto Grande*.

Les changemens indiqués dans la lettre suivante, sont nécessaires à connaître.

Amiral. Ayant, d'après vos ordres, exa-

miné le phare du fort Saint-Elme, afin de déterminer les changemens à faire pour faciliter la navigation, j'aurai l'honneur de vous proposer de placer sur le sommet de l'édifice actuel une lanterne de 10 pieds de diamètre, éclairée d'une lampe d'Argant. Ce feu pourra être vu depuis le N. O. du monde jusqu'à l'E. S. E. 1/2 E., étant ainsi visible en mer dans un espace de 13 rumbs 1/2, ou 151° 52′; le reste de l'arc sera obscur et garni de réflecteurs, afin de produire une lumière plus brillante. Je ne regarde pas le phare comme devant être d'aucun usage aux bâtimens aussitôt qu'ils seront entrés dans le port de la *Valette*, ou dans celui de *Marsa Musceit*. Les bâtimens qui viennent du N. à l'O. observeront que le feu ne peut pas être aperçu avant de le relever plus au S. que le S. E. du monde. Ils se trouveront alors à 1 3/4 mille de Gozzo. Ceux qui viennent du S. et de l'E. observeront que le feu ne peut pas être vu plus N. que l'O. O. 1/2 O.

Si un bâtiment porte sur la base de *Marascala*, il devra virer de bord aussitôt qu'il perdra le feu de vue; il sera alors à 1 mille de l'écueil de 4 brasses.

VALONA (Tour). A 15 1/2 lieues N. 1/4 N. O. de Rimini.

VILLA-ALTA ET CERNISI (Tours) destinées à la défense de leurs deux îles.

VINDICARI ET MASZAMEMI. La première de ces tours est armée de quatre canons, et la seconde fait reconnaître le petit port de Maszamemi; on le distingue encore à sa nouvelle église et au moulin qui en est proche. Lat. N. 36° 49′ 12″; long. E. 12° 45′ 5″.

ZANTE. Un nouveau fanal a été installé sur le môle, et celui du sommet de la forteresse a été retranché. Voici les positions de l'île. Lat. N. pointe S. E. de l'île 37° 42′ 30″, pointe N. 37° 56′ 50″; pointe O. 37° 51′ 0″; pointe S. 37° 39′ 10″; de la ville Bureau de Santé 37° 47′ 17″. Long. E. pointe S. E. de l'île 18° 39′ 10″; pointe E. 18° 20′ 30″; pointe O. 18° 17′ 5″; pointe S. 18° 30′ 0″; de la ville Bureau de Santé 18° 34′ 27″.

ASIE.

BIMILIPATAM. Près la mer, au pied d'une assez haute montagne, sur le milieu de laquelle il y a une pagode où l'on allume toutes les nuits du feu et de la lumière, de sorte que ce temple sert de fanal aux vaisseaux qui fréquentent ces parages. Lat. N. 17° 53; long. E. 81° 15′ 45″.

BOSHA (Fanal), Kamschatka). Un fanal est établi à l'entrée de la rivière de ce nom, à la côte O. de la péninsule; on n'en connaît point la description.

CAVITÉ (Fanal), (Manille). Un fanal, dont on n'a point donné de description particulière, se trouve à l'entrée de la baie de *Gavite*; il est à feu *fixe*, et sur une des jetées de la rivière, pour en marquer l'embouchure. Lat. N. 14° 23′ 57″ long. E, 118° 33′ 53″.

GODAWERY. Un petit phare est placé sur l'île *Hope*, qui se confond avec la pointe Godawery, par 16° 47′ 0 N, et 79° 56′ 0″ E. Sa position est très-avantageuse, puisque la pointe Godawery est à la partie S. de la baie de Coringa, et en détermine l'entrée. Mais comme la côte y est très-basse et que le phare n'est pas très-élevé, il faut, pour entrer de nuit, reconnaître les montagnes situées au N. de la baie de Coringa, en venant de Vizagapatam. Il faut une attention particulière pour ne pas confondre ce feu avec ceux de terre.

HOOGLY ou de l'entrée du GANGE (Feu flottant) est mouillé par 10 brasses dans le chenal de l'O. ou du S., au S. S. O. de la bouée du banc nommée *Reef-Bouy*. On devrait le voir de l'accore O. du *Werstern-Reef*; mais comme le temps est souvent brumeux, on ne l'aperçoit pas toujours; cependant, en croisant par 10 brasses environ dans le chenal du S., on doit le trouver s'il est à son poste; quand on l'enlève, on laisse ordinairement une bouée à sa place.

Après avoir traversé le *Werstern-Reef*, sur lequel le fond est très-régulier et la distance en travers de 7 brasses sur un de ses accores, à 7 brasses de l'autre, et de 7 à 8 milles, on tombe alors dans le

brassiage plus grand ou chenal de l'O. ou du S., où est la station du feu flottant. Différens changemens ont cependant lieu dans le placement de ce navire, et les étrangers doivent être souvent embarrassés pour savoir, à défaut de pilote, la route qu'ils ont à faire, ce qui doit les engager à la plus grande prudence. D'après l'instruction du capitaine Maxfield, ce bâtiment serait mouillé par 8 brasses dans le chenal de l'E. du 1er octobre au 1er mars; de sorte qu'on ne le voit dans le chenal de l'O. ou du S., que du 1er mars au 1er octobre; ce qu'il est très-important de savoir pour diriger sa route. Néanmoins, le capitaine Ross vient de demander qu'il ne soit plus déplacé de sa première station.

En 1817, le feu flottant était amarré dans le chenal de l'E. par 8 brasses. Dans le mousson du S. O., il est par 10 brasses au S. S. O. de Reef Bouy. C'est un brick d'environ 100 tonneaux à cul rond; il porte son fanal dans sa grande hune, et il brûle parfois des moines dans la nuit, ce que font aussi les pilotes qui sont près de lui. Ce bâtiment peut au besoin donner un pilote.

Indépendamment de ce feu flottant, il existe plusieurs bouées de reconnaissance sur les accores des principaux bancs de l'entrée du Gange ou de la rivière d'Hoogly; et c'est une règle générale, observée en marquant les chenaux et bancs de sable à l'entrée de la rivière d'Hoogly, de placer les bouées *rouges* sur l'accore E des bancs, de sorte que le chenal est à l'E. de celle-ci; et les bouées *noires*, au contraire, sur l'accore O. des bancs de sable, marquant les côtes E. des chenaux, et laissant par conséquent les passes à l'O. de ces mêmes bouées. Bien que les instructions publiées par Horsburgh indiquent trois feux flottans, le premier sur l'accore O., ou la queue du *Eastern-Reef*, le second sur la queue de *Gasper-Sand*, pour guider dans le chenal de *Tornhill*, et le troisième, mouillé en rade de *Sagor*, le même témoin, cité ci-dessus, ne mentionne qu'un seul feu flottant; le rapport de M. D. Ross, inséré dans le *Nautical Magazine* (octobre 1832), ne parle également que d'un seul feu flottant.

KEDGEREE (Fanal). Les instructions nautiques du cape Maxfield font mention d'un fanal nommé *Kedgeree-Light*, sans indiquer plus précisément sa nature. Il serait placé sur la pointe de ce nom, au côté O. de la rivière d'Ougly, par 21° 50′ 18″, N. et 85° 36′ 35″ E.

MALACA. Un phare à feu *fixe*, sur un monticule, sert à la navigation nocturne, et un mât de pavillon, placé à côté, est d'un grand usage, le jour, pour reconnaître le mouillage de cette ville. Lat. N. 2° 10′ 0″, long. E. 99° 45′ 0″.

NEW-ANCRAGE (Phare). A défaut de descriptions positives sur la rivière d'Ougly, voici ce qu'un témoin oculaire rapporte :

«En descendant la rivière, on découvre » d'abord le phare élevé de *New-Ancrage* (formé par des bancs à 10 lieues » environ de l'entrée de l'Ougly). A la » nuit, je vis briller les feux de la tour » *Kedgeree*, sur la rive O., et ceux du » phare de l'*île du Sacrifice* sur le bord » opposé. »

TURQUIE D'ASIE.

BABA (Phare du cap) (Anatolie). Le *Portulan* de la mer Noire (1830), par M. Taitbout de Marigny (page 19), place un ancien phare sur ce cap, sans dire si on y entretient encore du feu. Lat. N. 41° 20′ 54″, long. E. 29° 6′ 8″.

BLANC (Remarques du cap) (Syrie), à 13 milles S. S. O. de Tyre; c'est une roche calcaire très-élevée, couronnée par une église blanche (il serait possible qu'elle n'y existât plus actuellement) qui forme une excellente remarque pour reconnaître cette côte. Une autre remarque non moins importante, est une tour placée au bord de l'eau et un peu au N. du cap Blanc. Lat. N. 33° 5′ 1°, long. E. 32° 47′ 15″.

CHITI (Tour du cap), (Chypre), qui servait autrefois de phare, est sur une plage basse, à 11 172 lieues N. 17¼ E de Gavatte. Lat. N. 34° 49′ 55″, long. E. 31° 18′ 0″.

JAFFA (Tours et remarques de). A 3 ou 4 lieues N. de Jaffa, on trouve une tour carrée sur une pointe et semblable

aux tours de Jaffa elles-mêmes ; à mi-chemin, entre cette tour et la ville, est actuellement un arbre immense qui offre de loin l'apparence d'un pavillon à la tête d'un mât.

Les deux tours de Jaffa sont plates ; en dehors de la ville est un récif de roches qui s'étend depuis le S. jusqu'au N. ; on peut mouiller à l'extérieur par 10 et 12 brasses, en amenant les deux tours au S. E.

Aucune autre remarque n'existe sur cette côte ; mais plusieurs Echelles du Levant, entre autres *Beyrout*, avaient autrefois des fanaux placés à l'angle des tours, excédant de 6 à 8 pieds la hauteur des fortifications ; on ne les éclaire plus depuis plusieurs années. Lat. de Jaffa, 32° 3′ 25″, long. E. 32° 25′ 55″.

METELIN (Phare). Le môle du port de Mételin est terminé par un fanal ; d'après une vue de cette ville, par M. Choiseul Gouffier, il est représenté comme une tour carrée surmontée d'une lanterne, où se trouve un feu *fixe*. Lat. N. 39° 4′ 19″, long. E. 24° 1′ 53″.

PACHA HUSSEIN (Remarque de la roche). Cette remarque, consistant en un signal peint en blanc, a été érigée par l'amiral turc *Hussein Pacha*, sur une roche à trois encâblures S. O. du grand promontoire de Boudroun. On peut passer à l'extérieur à une encâblure de distance, par 6 brasses d'eau. En dedans du rocher, le chenal est très-étroit, et on n'y trouve que trois brasses.

PILA (Tour), placée sur le cap Pila, à 3 172 lieues vers l'E. du cap Chiti.

RHODES (Phare et remarques de). Le phare de *Rhodes*, par 36° 26′ 53″, N. et 25° 52′ 36″ E., quoique peu apparent, est de la plus grande utilité, et suffit pour faire apprécier la distance à laquelle on peut laisser tomber l'ancre dans la rade. Il est placé sur la tour Saint-Nicolas, reconnaissable à sa forme carrée, à ses quatre tourelles aux quatre angles, et la tourelle centrale où est le fanal.

Il existait autrefois un colosse à Rhodes qui servit de phare pendant 455 ans que Pline assigne à sa durée ; il tenait un énorme flambeau allumé ; ses jambes embrassaient l'entrée du port, et les vaisseaux devaient passer entre deux. Ce colosse était sans doute admirable, mais il est fâcheux qu'on ait cherché à rehausser le merveilleux de son histoire par plusieurs fables absurdes, entre autres celle de 900 chameaux qui enlevèrent les débris de son bronze ; il me semble qu'il aurait été plus convenable d'employer des embarcations, vu qu'il était tombé dans la mer.

La tour des Arabes (*Arab-Koulessy*), qui sert de prison d'état, a 150 pieds d'élévation, et se remarque à une grande distance, de l'E. 1/4 S. E. O. N. O.

YANAR. (Feu perpétuel du). A 4 milles vers le N. du port des Génevois (Caramanie), sur la côte d'une colline boisée, est une petite ouverture volcanique nommée *Yanar*, d'où sort une flamme non intermittente et brillante, que l'on voit à plusieurs milles de distance. Lat. N. 36° 24′ 15″, long. E. 28° 9′ 45″.

NOUVELLE-HOLLANDE.

PORT JACKSON. Le phare de ce port est à *révolutions* et à *éclipses* ; il est élevé de 22 mètres au-dessus du sol, et d'environ 114 mètres au-dessus de la mer, étant placé sur une haute falaise ; sa tour, nommée *Tour Macquarie*, a été bâtie en 1817 ; par un beau temps, on peut facilement l'apercevoir à 18 et 20 milles de distance, et il est très-utile pour reconnaître l'entrée du havre, toujours difficile à apercevoir du large ; il est par 33° 51′ 20″, S. et 148° 52′ 37″ E.

AFRIQUE.

ARABES (Tour des), à 23 milles S. O. 3/4 O. du phare d'Alexandrie; la côte y est dangereuse; un banc, qui n'a que 4 brasses d'eau, se trouve à 3 milles de la côte dans le N. E. 1/4 N. de la tour, et le O. N. O. 1/2 O. de l'île Marabout. Lat. N. 30° 58′ 15″, long. E 27° 14′ 5″.

AVATCHA. L'atlas du voyage de M. Lutke désigne la pointe N. E. de cette baie, sous le nom de pointe du phare. J'ignore si le texte en parle; il serait par 52° 53′, N. et 156° 26′ 36″ E.

GOULETTE, entrée de Tunis (Fanal de la). Pour indiquer plus sûrement le mouillage de la Goulette, le Bey de Tunis a fait élever un fanal de 6 pieds de hauteur et de 3 pieds de diamètre, à la tête d'un mât de 40 pieds; il sert aussi à distinguer le port Farine de celui de la Goulette.

Il paraît que ce fanal est très-mal entretenu, qu'il est vu à peine de toute la rade, et que sa lumière ne dure que jusqu'à dix heures du soir. Lat. N. 36° 48′ 30″, long. E. 7° 56′ 15″.

NEGRONA et cap NEGRO (Tours du mont). Le mont *Negrona*, qui est à 7 3/4 milles à peu près S. du château de *Ceuta*, est très-élevé et d'un aspect noirâtre; son sommet est surmonté d'une tour carrée. Lat. N. 16° 1′ 0″, long. E. 9° 33′ 45″.

PALMIRAS (Feu). La latitude du feu de la pointe *Palmiras* est de 20° 41′ 16″ N., et la longitude 84° 53′ 0″ E. Il se trouve plusieurs points dangereux autour de cette pointe, et on ne saurait en approcher sans risques.

SAINT-MICHEL (Feux), (Açores). Il y a sur cette île plusieurs fanaux dont voici l'indication : au sommet de la tour de la cathédrale de la ville de Panta-Delgado, à 110 pieds au-dessus de la mer; ce fanal, à réflecteurs, est alimenté par huit becs à gaz. A la pointe E de la baie (nommée aussi *Punta de la Galera*) est un autre fanal, à 9 milles S. E. 1/4 E. du premier; et un troisième sur un pic situé au côté S. O. de l'île, près de la pointe Ferarria. Il paraît que ces feux sont très-mal entretenus et qu'on ne les voit qu'à 6 ou 7 milles de distance. Lat. N. de Saint-Michel, 34° 4′ 30″, long. E. 21° 21′ 45″.

TETUAN ou MAZARI. Ce cap se distingue par une tour blanche qu'on aperçoit à une grande distance. Lat. N. 35° 36°, long. O, 7° 43′ 37″.

ÉTATS-UNIS.

BALTIMORE (Feux de l'entrée de). Le premier de ces feux est placé à la pointe S. de l'entrée de Baltimore, nommée *Bodkin*, dans la baie de Chesapeak : les auteurs n'en ont pas décrit l'apparence.

Deux autres fanaux sont à la pointe nommée *North*; ils montrent des lumières blanches et restent au O. 1/4 N. O. 1/2 O. du feu de la pointe *Bodkin*.

Un banc de sable s'étend de la pointe *North* à près d'un mille : on n'y trouve que 12 pieds d'eau; on a placé tout auprès une bouée noire par 18 pieds d'eau, qu'on laisse à tribord en entrant dans la rivière.

Il y a une vingtaine de bouées d'indication dans le chenal de Baltimore, qui servent à remonter jusqu'à la rade; mais on ne devrait jamais s'y risquer sans pilote, tant pour passer les *Narrows*, que pour éviter les autres dangers. Dans tous les cas, il faudrait tenir les bouées peintes en bandes, au large; elles servent expressément à désigner les bancs; les bouées noires forment la limite N. du chenal, et les blanches, la limite S.: de sorte qu'il serait dangereux de passer au N. des premières ou au S. des dernières. Lat. N. 39° 23′ 0″, long. O. 79° 10′ 15″.

BASS (Signal de la rivière). Cette rivière est à l'E. de la pointe *Gammon*; on avait le projet d'élever un signal à son embouchure, entre les villes de *Dennis* et de *Yarmouth*, pour faciliter la navi-

gation des îles Nantucket et de la grande terre.

Un autre signal devait être également établi sur les roches nommées *Bishop-and-Clerks*, au S. de la pointe *Gammon*.

BILLINGSGATE (Phare). Il est sur l'île *Billingsgate* et muni de huit lampes avec des réflecteurs montrant un feu *fixe*, mais placé si avant dans la baie de Barnstaple, qu'il serait impossible de le confondre avec un autre. Lat. N. 41° 43′, long. O 72° 35″.

L'île Billingsgate est à près de 15 pieds au dessus du niveau de la mer, ce qui, joint à la hauteur du fanal, met le feu à 40 pieds au-dessus de la haute mer. A 10 et 11 milles O. 1/4 S. O. 1/2 S. et O. 1/4 N. O. du fanal, s'étend un grand banc de sable dur, ayant 5 ou 6 milles de longueur dans la direction N. O. et N. N. O.

Il est évident, d'après les dangers qu'on rencontre au fond de la baie du cap Cod, qu'on ne doit point s'y aventurer sans un pilote, ou une connaissance parfaite de leurs gisemens et de la quantité d'eau qu'on trouve dans les passes.

BLOCK-ISLAND. Deux phares ont été récemment établis sur *Block-Island*, et allumés à partir du 10 décembre 1829. Ils sont situés à la pointe N. O. de l'île, et distans l'un de l'autre d'environ 30 pieds, sur une ligne S. et N.

La pointe s'étend en mer suivant une direction N. 3/4 E. N. 8° 1/2 E.), et assez loin pour rendre dangereux aux vaisseaux d'un fort tonnage, de la traverser à moins de 2 milles de distance des phares. On y relève le phare de *Montock*, au S. O. 1/4 O. 1/2 O.; la maison de la pointe Judith au N. E. 1/4 N.; le phare de Watch-Hill au O. N. O., Clay-Head (sur Block-Island) au S. E. 1/4 E.; les roches au large de Clay-Head, au S. E. 1/4 E. 1/2 E.; la partie S. O. de Block-Island au S. S. O. 3/4 O. Lat. N. 41° 10′ 0″, long. E. 74° 5′ 15″.

Nota. Le golfe nommé *Long-Island-Sound* est cette mer intérieure comprise entre la province de *Connecticut* et l'île *Long*; un grand nombre de villes bordent ses deux côtes, et la navigation y est d'autant plus active, qu'il conduit à *New-York*, en passant par le détroit nommé *Hell-Gate* qui se trouve au fond : nous allons donner la nomenclature des phares qui y sont établis, en parcourant d'abord la côte *Connecticut*, puis celle de l'île *Long*, avant de présenter la description particulière de chacun d'entre eux.

Après le phare du cap *Judith*, sur la côte de Washington, et en suivant le long des côtes de la terre ferme, on trouve les phares de *Watch-Hill-Point*, *Stonington-Point*, *New-London*, *Saybrook*, *Falkland*, *New-Haven*, *Stratford*, *Fairweater*, *Norwalk* et *Trogs-Point*, ceux de l'île *Long*, sont : *Sands-Point*, *Eaton's-Neck*, *Old-Field-Point*, *Little-Gull* et *Montock*.

CHARLES (Fanal du cap). Les cartes de l'atlas de Blunt marquent un fanal à feu tournant sur l'île *Smith*, près du cap Charles, dont nous manquons encore de description particulière ; le fanal du cap *Henry* lui resterait par conséquent à peu près au S. 1/4 S. O. Lat. O. 64° 46′ 30″ long. O. 76° 35′ 15″.

CHARLESTOWN (Phare). Ce feu était autrefois fixe, mais, depuis 1816, il est *tournant*; les intervalles de l'obscurité sont doubles des temps d'éclat. 32° 40′, N. 82° 3′ O.

On l'aperçoit à 10 lieues, ayant 80 pieds d'élévation. Il est blanc à la base, et noir au sommet. A 3 lieues de distance, il n'y a plus d'éclipse totale de lumière, mais le maximum est au minimum d'éclat comme 1 à 44.

Dans le chenal du brisant S. restant au O. 1/4 N. O. 3/4 N. (du compas) du phare, on a placé une bouée à l'extrémité E. du même brisant, par 12 pieds d'eau, et au milieu de ce chenal est une autre bouée surmontée d'un petit pavillon blanc, par 10 pieds d'eau de basse mer ; on peut passer des deux côtés en entrant.

Indépendamment du phare ci-dessus, il existe un signal tout proche, qui, étant en ligne avec le feu, conduit sur le brisant N., de sorte qu'il faut toujours avoir soin de l'ouvrir vers le N. du fanal. Plusieurs autres bouées se trouvent aux différens passages de la barre Charlestown, mais on ne saurait conseiller de tenter de les franchir sans pilote.

Comme la tour de l'église Saint-Michel de Charlestown est peinte en blanc, et qu'on l'aperçoit à 20 milles au large, il est bon que les marins en soient instruits, pour éviter les méprises.

CONCORDE, et de la passe HOOPER (Feux de la pointe de la). Un feu *flottant*

a été placé près du détroit de *Hooper*, dans la baie de Chesapeak, et un fanal a été bâti sur la pointe de la *Concorde* près du Havre-de-Grâce, à l'extrémité de la baie et à l'entrée de la rivière *Susquehana*. On n'en connaît pas encore de description particulière. Lat. du Havre, 39° 35′ 0″ N.

CULLER'S LEDGE (Signal). On a eu l'intention de placer également un signal sur ce récif, qui est très-dangereux, et seulement à 3 milles de la grande terre, et à 8 milles O. 172 S. du fanal de la pointe *Gammon* : ce danger assèche en partie, à marée basse.

DELAWARE (Feu flottant de la). Il existe un feu flottant, à une lumière, à l'entrée de la *Delaware*, à l'extrémité supérieure du banc dit de *quatorze* pieds: on ne l'entretient que depuis mars jusqu'en décembre. On le laisse à bâbord en entrant par la passe du cap *Henlopen*.

Le feu flottant, qui était autrefois mouillé au large de l'entrée de *New-York*, est actuellement au large des caps qui forment l'entrée de la *Delaware*.

(*Annonce récente.*)

Ce feu est sur l'accore S. O. du banc des Cinq-Brasses (*Five Fattom Bank*), par 7 brasses 172 d'eau; le phare du cap *May* restant à l'O. 20° 30′ N., 15 174 milles de distance. Le centre de la partie du banc la plus élevée sur laquelle on trouve 14 pieds d'eau, restant au N. 28° E., 2 milles 3/4 de distance. Ce banc s'étend 3/4 de mille N. 174 N. E. 2 ou 3° E., et S. 174 S. O. 2 ou 3° O., sa largeur est de 172 mille, et il est très-accore du côté E. Comme il y a 12 brasses d'eau à 172 mille dans l'E. de ce banc, les vaisseaux qui viennent du N. ne doivent pas faire route sur ce feu flottant, tant qu'il restera entre le S. 14° O. et le S. 41° O. On trouvera 5 brasses d'eau à 3/4 de mille dans le S. E. du feu flottant, directions *non corrigées* de la variation.

Un nouveau rapport de *M. Ch. Bell* place le feu flottant de l'entrée de la Delaware à l'E. 3° N. du cap *May*, 14 milles de distance; à l'E. N. E. du cap *Henlopen*, 23 milles de distance; il serait à environ un mille O. N. O. de la partie élevée du banc de cinq brasses, sur laquelle il ne reste que onze pieds d'eau (relèvemens pris au compas).

DELAWARE (Lanterne du fort). Après avoir dépassé l'île *Reedy*, qu'on laisse à bâbord en remontant la *Delaware*, on trouve un fort qui porte aussi ce nom, à tribord, où on entretient un feu de lanterne pour guider dans la passe. Comme il est destiné à l'usage particulier de la rivière, et qu'on ne saurait la fréquenter qu'avec un pilote, les auteurs ont négligé d'en rapporter les relèvemens.

EXECUTION-ROCKS (Remarque d'). On a placé près de ces rochers une bouée à pavillon, par 19 pieds d'eau.

Indépendamment de cette reconnaissance, on voit sur ces rochers un signal indiquant le S. O., il faut avoir grand soin de les éviter, en les laissant par le tribord.

GANGWAY et SUCCESS-ROCKS (Remarques de). Cette roche, au O 28° S. du fanal de *Sand's-Point* (1 174 mille de distance), est marquée par une bouée noire flottante et perpendiculaire, placée dans 19 pieds d'eau. La roche *Success* est indiquée par une flèche en fer. Comme il n'y a que 6 pieds d'eau sur le *Gang-Way-Rock*, il est très-dangereux; la roche *Success* découvre de basse mer.

HALF-WAY-ROCK (Pyramide de). La roche nommée *Half-Way* a à peu près 180 pieds de diamètre sur 40 d'élévation; elle est presqu'à mi-chemin entre *Boston* et le fanal de l'île *Tatscher*. On y a construit une pyramide de 15 pieds de hauteur, avec une base de 10 pieds, en pierre, au-dessus de laquelle est une flèche de 15 pieds, surmontée d'une boule de cuivre de 2 pieds de diamètre.

Une roche nommée *Satan* ou la roche-Noire, lui reste à 1 176 mille N. O. 174 O.; elle est toujours hors de l'eau.

LAC ONTARIO. Les dernières cartes dressées par Pouchotte, indiquent un phare sur *Gibraltar-Point*, près de la ville d'Yorck, sur le littoral du lac Ontario. On n'en parle ici que pour mémoire.

LOO-KEY (Signal). Sur cette caye est une tour blanche de 30 pieds de hauteur, qui a l'aspect d'un fanal : elle est surmontée d'une grosse boule à l'extrémité d'un mât de pavillon. A 4 ou 5 milles E. de Looe, est une bouée sur le récif, par quatre brasses et demie d'eau, indiquant l'eau la plus profonde vis-à-vis de *Bahia-Honda*.

Cette dernière caye, située en avant

de *Cayo-Huesso*, a été souvent la cause d'erreurs funestes. Lat. N. 24° 23′ 0″, long. O. 83° 57′ 15″.

MARBLE-HEAD (Monument de). On a construit sur cette roche un *monument* peint en blanc et noir au sommet, il a 8 pieds de base et 15 d'élévation. Les étrangers doivent remarquer que la direction de la roche *Half-Way* au fort de *Marble-Head*, est de 3 milles O. 1/4 N. O. 1/2 N., en laissant le signal de l'île *Cat* à tribord et le *monument* à bâbord (ce dernier reste à 7/8 de mille O. 1/4 S. O, 3/4 S. du signal en question. Lat. N. 42° 32′ 0″, long. O. 73° 10′ 15″.

MIDDLE-GROUND (Remarque du). Le *Middle-Ground* est un banc dangereux restant au S. S. E. de la pointe *Stratford*; N. E. de la colline *Grover* (près du port *Black Rock*), et N. 1/2 E. de *Mount-Misery*. Sa longueur est d'une lieue N. E. et S. O., le fanal d'*Eaton's-Neck* lui reste au O. 1/4 S. O. 1/2 S., la partie d'où ces relèvemens ont été pris n'a que deux pieds d'eau, dans les marées ordinaires : on a placé à son extrémité S. une bouée *blanche*, et au N. une autre *noire*, toutes les deux par 9 pieds d'eau.

MOBILE (Fanal de la pointe). Un phare a été établi à la pointe Mobile, il a été allumé pour la première fois, le 29 septembre 1822. Le fanal est élevé de 55 pieds au-dessus de la mer, et le feu s'aperçoit à 12 ou 14 milles de distance : il est *fixe* et par 30° 43′, N. et 90° 37′ O.

Au S. 5° E. du fanal, on trouve trois brasses d'eau sur la barre; l'extrémité E. de l'île *Dauphin*, qui reste au N. N. O. 3/4 O. et l'île de Sable, qui est à fleur d'eau, paraît au centre de l'île *Dauphin*.

On doit placer cinq bouées à l'entrée de la baie Mobile, pour en faciliter la navigation; leur position n'est pas encore parfaitement connue.

Les navigateurs qui vont dans la baie de la Mobile, en approchant la pointe, doivent avoir soin de se maintenir par 10 brasses d'eau jusqu'à ce qu'ils relèvent le phare au N. afin d'éviter les bancs de sable dangereux situés dans l'E. et les bas-fonds qui se trouvent en avant de l'île Sable, ainsi que celle du Pélican, dans l'O. de la barre.

Lorsqu'on gouverne pour entrer en relevant le phare au N. O. le brassiage tombe tout à coup de 7 à 8 brasses à 3; alors, en observant les relèvemens ci-dessus, on peut, si l'on y est contraint par le vent, gouverner au N. N. O. jusqu'à ce que l'île de Sable reste à bâbord, par le travers, à environ deux encâblures.

En courant sur la dernière aire de vent, on trouve, après avoir traversé la barre, 6, 7 et 8 brasses, l'endroit le plus profond étant près des récifs de l'E. : dans cette dernière position, la pointe paraîtra presqu'au plein N. du monde. On peut alors gouverner pour entrer, en ouvrant tant soit peu la pointe, par le bossoir de Tribord, et en passant à une encâblure et demie.

Il y a des pilotes qui veillent les bâtimens qui veulent entrer, pour les conduire sur la barre; il faut les attendre, au risque d'éprouver quelque retard.

MOBILE (Pointe de la). On a érigé une balise sur l'île de Sable (Sand-Island), à 3 milles S. S. O. de la pointe de la Mobile. Le sommet de cette balise est à 30 pieds anglais au-dessus de la mer, et est supportée par un cadre en fer. Elle peut être aperçue à 5 et 6 milles.

Les bâtimens qui se dirigent sur l'entrée de la baie Mobile ne doivent point s'approcher de la barre, jusqu'à ce qu'ils aient amené la balise entre les deux extrémités E. et O. des bois de l'île *Dauphiné*. Ceux qui ne tirent pas plus de 10 à 11 pieds d'eau lorsqu'ils sont favorisés par les vents d'E., peuvent diriger sur la barre et franchir, dès que la balise leur apparaît dans la direction de l'extrémité O. de ces bois. Ils suivront cette direction jusqu'à ce qu'ils trouvent 7 à 8 brasses d'eau. Ils gouverneront alors plus au N., et tous les dangers seront visibles pour eux.

Les navires d'un plus fort tirant d'eau doivent amener la balise par le centre de ces mêmes bois et franchir ainsi la barre par environ 18 pieds d'eau, gouvernant N. N. O., jusqu'à ce qu'ils se trouvent par le travers ou un peu au-delà de la balise et de l'île à bâbord. Un bas-fond très-étendu entoure cette île dans toutes les directions.

Deux bouées sont placées sur la barre. On doit laisser la première à tribord et la seconde à bâbord. Le chenal au delà de ce point est ouvert et profond; le phare de la pointe de la Mobile restant entre le N. et le N. N. E.

NEW-HAVEN (Fanal), situé sur la pointe *Five-Mile*, à l'entrée du port; on le laisse à tribord en entrant. La lanterne

est élevée de 35 pieds au-dessus de la mer, et renferme un feu *fixe*. 41° 16′ N., 75° 17′ 15″ O.

NEW-LONDON (Fanal), situé à l'entrée de ce port, au côté O. La lanterne est élevée de 80 pieds au-dessus de la mer, et renferme un feu *fixe*, restant à l'E. N. E. du fanal de *Little-Gull*, 5 lieues à peu près de distance, et au N. N. O. (9 milles) de la remarque de *Race-Rocks*. 41° 21′ N., 74° 35′ O.

Plusieurs dangers existent dans les environs de *New-London*; ils sont marqués par des bouées; tels sont *Bartlett's-Reef*, à 8 milles N. O. 1/4 O. 1/2 O. des *Race-Rocks*; *Little-Goshen-Reef*, à 3 milles N. E. 1/4 E. de la bouée de *Bartlett's-Reef*, et à 2 milles S. S. O. 1/2 O. du fanal de *New-London*. Le récif du S. O., dont la bouée est à 7 1/2 milles N. 1/4 N. O. de *Race-Rocks*, à 1 1/2 mille S. 1/4 S. O. 1/4 O. de la pointe E. du port de *New-London*, et à 1 1/2 S. E. 1/4 S. du fanal du même port, placé sur la pointe O.

NOBSCOE (Fanal). Les dernières cartes publiées aux Etats-Unis placent un feu sur *Nobscoë-Point*, dont on ne connaît pas encore de description particulière.

PENSACOLA (Phare). Le phare de Pensacola est situé à l'entrée de la baie, à environ cent pas du fort de Barancas; son élévation totale au-dessus du niveau de la mer est de 80 pieds, dont 35 pour le sol, 35 pour le phare lui-même, et 10 pour la lanterne.

Le feu consiste en 10 lampes et 8 réflecteurs; il est *tournant* et fait sa révolution en 5 minutes de temps. La lumière a beaucoup d'éclat, et s'aperçoit à 18 et 20 milles de distance. Lat. N. 34° 24′ 0″, long. O. 89° 31′ 45″.

PROVINCE-TOWN (Fanal). Il existe un fanal à feu *fixe*, construit sur la pointe *Long*, à l'entrée du port de *Province-Town*.

En se dirigeant vers ce port, on peut tenir le phare de la pointe *Race* à 1/2 mille de distance, ensuite gouverner au S. S. E. jusqu'à ce que le feu fixe de la pointe *Long* reste au N. E. 1/4 N., ce qui fait éviter la barre de *Wood-End*; ensuite on se dirige sur le fanal même jusqu'à un tiers de mille, puis on le passe et on se met à l'ancre par 3 et 5 brasses, à basse mer.

RACE (Fanal de la pointe). On a construit un phare à l'extrémité de la pointe *Race*, qui contient un feu *tournant*, d'après le même principe que celui de Boston, afin de le distinguer de celui qui se trouve sur la haute terre du cap *Cod*; mais on ne peut le voir en mer qu'autant qu'il reste par le S. S. O. 1/4. Ce fanal est à 25 pieds au-dessus du niveau de la mer, et à 155 pieds de la marque de haute mer. Il fut éclairé pour la première fois, le 5 novembre 1816. Lat. 42° 6′, N. long. 72° 34′ 15″ O.

ROANOKE (Phare). Un nouveau phare vient d'être élevé à l'entrée S. du marais de *Roanoke*, entre les détroits de Albemarle et de Pamlico (Caroline du N.), qui ne doit servir que pour les bâtimens qui naviguent dans ces détroits, et non pour ceux qui sont en mer.

En longeant la côte, il est possible que le feu soit distingué par un navire près de terre, la distance à l'Océan étant de 10 milles environ.

Le feu du cap Hatteras gît au S., à la distance d'environ 50 milles.

La hauteur de ce phare est de 30 pieds au dessus du sol. Lat. N. 35° 50′ 0″ long. E., 77° 55′ 15″.

ROMAN (Moulin remarquable du cap). Ce moulin a l'aspect d'un phare, vu de loin, particulièrement dans les brouillards; ce qui peut occasionner des méprises fâcheuses aux étrangers, qui, croyant avoir affaire au fanal de *Charlestown*, par suite de fausse estime dans leur latitude, en sont cependant encore à 15 lieues O. S. O. C'est par suite de cette crainte, qu'une loi a été adoptée par le congrès de la province de la Caroline méridionale, pour le placement d'un signal quelconque sur ce moulin afin de le faire reconnaître. Lat. N. 33° 2′ 0″, long. E. 81° 26′ 15″.

SAINT-AUGUSTIN (Fanal). Ce fanal est placé sur l'extrémité N. de l'île Saint-Anastase, et montre un feu *fixe*; c'est une tour carrée bâtie en pierre et peinte en blanc; cette tour a 70 pieds d'élévation, non compris la lanterne, qui a 7 pieds; le sommet est en arche avec corniche, etc., de 12 pieds de diamètre. La lanterne est en fer et renferme six lampes.

Trois bouées ont été placées sur la

barre du port Saint-Augustin, pour en faciliter le passage. Mais il est ordinaire aux pilotes de chercher les navires en dehors de la barre, à moins que le temps ne les en empêche; dans ce cas, ils les font entrer au moyen de signaux particuliers.

STEPPING-STONES (Remarque des). Ces roches sont signalées par une bouée noire placée par 19 pieds d'eau.

TYBÉE ou de SAVANNAH (Phare de l'île). La description des quatre feux suivans a été faite par M. *Thomasson*, vice-consul de France à Savannah. Elle est le résultat des renseignemens les plus exacts pris sur les lieux.

Le fanal de Tybee, à feu *fixe*, est placé sur la pointe N. E. de l'île *Tybée*; il a 80 pieds de hauteur et se trouve à près de 17 milles E. S. E. de Savannah. 32° 0′ N. 83° 2′ O.

Un signal à feu se trouve actuellement près de ce fanal dans l'E. 172 S. Quand on passe la barre, on les amène en ligne: le signal est bas, de manière qu'on voit un des feux au dessus de l'autre.

Le feu du fanal principal consiste en 6 lampes; par un temps clair il se voit à 4 et 5 lieues de distance.

Quant au petit phare ou signal qui est à 172 mille E. 172 S. du premier, son feu est également *fixe*, mais son élévation n'est que de 40 pieds au dessus du niveau de la mer.

Au large de l'île *Tybée* sont deux bouées doublées en cuivre; la première par deux brasses d'eau restant au N. N. O. du fanal; la seconde dans 4 174 brasses au N. E. 174 N., au milieu du chenal, où les grands navires peuvent mouiller en sûreté, lorsque les circonstances ne permettent pas de donner en rivière.

Plusieurs bouées existent dans la rivière de *Savannah*; mais avant que les travaux qu'on exécute actuellement (campagne de 1829) ne soient achevés, il serait imprudent de s'y engager sans pilote.

COLONIES.

BRAMS (Signal de). La pointe *Brams* est la pointe E. de l'entrée de la rivière de Surinam. Afin de la mieux distinguer, on y a élevé en 1817 un signal de 70 pieds de hauteur, peint en blanc: il est à près d'un mille au vent de la pointe, et lorsqu'on commence à l'apercevoir en venant de l'E., on peut compter qu'on se trouve sur les bords du banc vaseux qui l'environne. Comme le signal est surmonté d'une girouette, il est facile à reconnaître. Il y existe aussi deux mâts de pavillon, le plus à l'E. servant pour les signaux, et l'autre pour porter le pavillon; ils paraissent noyés quand on les voit à une certaine distance. Lat. N. 5° 52′ 30″, long. O. 57° 35′ 15″.

DÉMERARI (Feu). Il est *fixe*, placé sur une tour octogone, et renfermé dans une lanterne en fer; la tour a 35 mètres d'élévation. Le peu d'éclat de ce feu ne permet pas de le voir à une grande distance. La même tour est surmontée d'un échafaudage télégraphique. Lat. N. 6° 48′ 0″, long. O. 60° 21′ 52′.

FLORES (Phare de l'île), (la Plata). On a établi sur cette île un phare dont le feu *tournant* et à éclipses est allumé depuis le 1er janvier 1828. La partie la plus élevée de l'île, dont la hauteur au-dessus de la mer est de 63 palmes (47 pieds un quart), se trouve par 34° 57′ S. et 58° 16′ 34″ O. Cette partie est à 11 milles N. O. 174 O. de la pointe saillante du banc des Anglais.

La hauteur de la lanterne, plus celle de la tour, forment ensemble 75 palmes (56 pieds un quart). Si l'on y ajoute la hauteur du point le plus élevé de l'île, où la tour est établie, on aura la hauteur totale de l'édifice, qui est de 138 palmes (103 pieds et demi).

JAMAIQUE (Port royal). Remarque élevée pour éviter le *Middle-Ground*, et qui consiste en une mâture surmontée d'un petit triangle, à 50 pieds anglais au dessus de la mer, et passé sur les palissades entre la grande et la petite pointe *Plum*. Quand on la tient au N 174 N. O. (du compas) par l'église de Kingston, on passe sans danger à l'E. du banc dit *Middle-Ground* oriental. Lat. de l'église

de Kingston, 17° 66′ 6″, long. O. 79° 14′ 28″.

MARANHAM (Phare). Ce feu est établi sur l'île Santa-Anna, près Saint-Louis de *Maranham*, depuis le 1er juin 1831. Il a pour base une tour carrée à trois étages distincts, diminuant graduellement et avec les angles dans la direction des quatre points cardinaux; le feu est *tournant*. Les éclipses ont lieu de 30 en 30″ et sont visibles chaque fois pendant 10″. On l'aperçoit à une grande distance, sa hauteur au-dessus de la mer, dans les grandes marées, étant de 90 pieds. A une petite distance, il ne cesse pas d'être visible; mais il ne présente, lors de la disparition de sa masse, qu'une petite lumière fixe, semblable à une étoile très-brillante. Lat. de la cathédrale de Saint-Louis, 2° 30′ 44″ N., long. O. 46° 40′ 47″.

SANTOS. Un avis inséré dans le *Diario fluminense*, le 31 août 1830, fait savoir qu'un nouveau phare à feu *fixe* a été établi sur l'île de *Mocla*, près du port de *Santos*. Ce phare a été éclairé pour la première fois le 31 juillet 1830. Lat. N. 7° 50′ 0″, long. O. 83° 1′ 15″.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

GANNET (Fanal du rocher). Ce rocher n'a que 40 pieds d'élévation, et tout autour règnent beaucoup de roches noyées ou à fleur d'eau; la mer y brise toujours. Lat. N. 44° 37′ 30″, long. O. 69° 9′ 15″. Le feu est à 21 milles N. O, 1/2 O. du fanal Brier. On l'a placé pour prévenir l'approche d'un banc de roches très-dangereux qui s'étend depuis le *Old Proprietor* jusqu'à l'île *Seal*, au large de Machias, à la distance de près de 20 milles. Le *Old Proprietor*, très-dangereux, reste à 7 milles E. 1/4 N. E.; *Blackrock* (découvert de 25 pieds) au large de White-Head, au N. E. 1/4 E.; la pointe S. O. du *Grand'-Manan* au N. O. 1/2 N.; la plus N. des roches *Murr* (qui se montre de basse-mer) au N. O. 1/4 N.; la plus S. des mêmes roches, nommée Sainte-Marie (découverte), au S. O. 1/4 O., et les feux de *Machias* à 13 milles O. 1/4 N. O.

LE PREAU (Feux du cap). Deux feux l'un au-dessus de l'autre et distans de 18 pieds; on les voit de tous les points du compas.

LOUISBOURG. Un signal blanc a été élevé sur l'extrémité E. conduisant au port, à l'endroit même où était autrefois un fanal français; on le voit à une distance considérable. Lat. N. 45° 53′ 40″, long. E. 62° 15′.

LOW-POINT (Phare de), à l'entrée de *Sidney-Harbour* (cap Breton); il doit avoir été éclairé le 15 novembre 1832, et c'est un feu *fixe* placé à la pointe E. de l'entrée. Lat. du cap Breton, 45° 57′ N., long. O. 62° 8′ 15″.

SAINT-LAURENT (Feu flottant). Ce feu est placé par le travers de 4 bouées qui indiquent le passage près des villages de Saint-Jean et de Sainte-Anne, et que l'on change annuellement de position, suivant les variations des sables.

PREMIÈRE DIVISION.

PARTIE NAUTIQUE.

TROISIÈME SECTION.

STATIONS
ENTRETENUES PAR LA FRANCE
SUR
DIVERS POINTS DES MERS.

Nous pensons que les indications suivantes, prises à diverses sources, ne seront pas sans utilité pour la plupart des marins du commerce, intéressés à savoir où ils pourront trouver des bâtimens de l'état chargés de les protéger.

Les côtes de France ont sur divers points des bâtimens légers de la marine royale spécialement destinés à la protection de la pêche sur les côtes. C'est de là qu'ils ont pris le nom de gardes-pêche.

La côte de Granville en a pour la pêche aux huîtres; celle de Boulogne en a également pour la pêche du hareng.

1re STATION EXTÉRIEURE.

Méditerranée. — Elle est destinée à surveiller les côtes de l'ancienne régence d'Alger.

2e STATION.

Méditerranée. — Cette station est établie pour surveiller l'Archipel de la Grèce et les côtes de l'Asie mineure, dans l'intérêt du commerce français.

3e STATION.

Océan Atlantique. Côte d'Afrique. — La surveillance des côtes de la Sénégambie et des deux Guinées, principalement pour empêcher la traite des noirs.

4e STATION.

Océan Atlantique. — Cette station, destinée à protéger la pêche sur le grand

banc et près des îles Saint-Pierre et Miquelon, ne se tient dans ces parages que pendant les six mois qui composent la saison de la pêche.

5e STATION.

Océan Atlantique. — Cette station comprend les îles du Vent, les côtes de la Colombie sur la mer des Antilles, et les ports du Mexique.

6e STATION.

Océan Atlantique. — Côtes du Brésil, de Montevideo et de Buenos-Ayres.

7e STATION.

Grand Océan. — Côtes du Chili et du Pérou. Cette station étend sa surveillance jusqu'à la baie de Panama.

TABLEAU des navires français au dessus de 100 tonneaux; leur espèce, leur tonnage, avec les noms des capitaines, des ports et des armateurs.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Achille.	Bernabo fils.	3 mâts.	280 2 p.	Marseille.	D. Bernabo père.
Id.	Calvé.	Lougre.	129	Bordeaux.	Bergès.
Id.	Briand (P.).	3 m. barq.	124	Brest.	Guilhem aîné et fils
Id.	Chauffer.	3 mâts.	350 2 p.	Le Havre.	J. Ferreira Alves.
Id.	Hervey.	Brick.	128 2 p.	Granville.	Ve. Doinel.
Id.	Orlof (J.-L.).	*Id.*	400 2 p.	Spezia.	Le capitaine.
Id.	Seignac.	3 mâts.	300 1 p. b.	Bordeaux.	Cantenat et comp.
Actéon.	Fournier.	*Id.*	300 2 p.	Nantes.	Haranchippy.
Actif.	Bonnetard.	Brick.	127	Cherbourg.	Moger frères.
Id.	Le Horgne.	3 mâts.	191 2 p.	Binic.	L. Allenou.
Id.	Bouffier.	Brick.	241 2 p.	Marseille.	Rostand, Vidal et compagnie.
Id.	Blay.	*Id.*	240 1 p. b.	Bordeaux.	D. Chevelaure.
Id.	Manescot.	*Id.*	124	Bayonne.	Lahirigoyen.
Id.	Nosten (T.).	*Id.*	141 1 p. b.	Dunkerque.	Le capitaine.
Id.	Trajin.	*Id.*	139 1 p. b.	Rouen.	Lorion.
Id.	Mauclère.	3 mâts.	251 2 p.	Nantes.	Santerre.
Id.	Clément (J.-J.).	Brick.	192	Granville.	Ve. Jourdan.
Id.	Caverivière aîné	*Id.*	216 1 p. b.	Marseille.	F. Fournier et fils.
Active.	Cornevin (L.).	*Id.*	100	*Id.*	Benet.
Activité.	Baladier (P.).	3 mâts.	213 1 p. b.	Le Havre.	Hébert.
Adélaïde.	Putnam.	Brick.	116	Bourbon.	Le capitaine.
Id.	Lancelin.	*Id.*	123	Nantes.	J.-P. Couy.
Id.	Lavergne.	*Id.*	140	Dunkerque.	Derik.
Id.	Routier.	*Id.*	200	Boulogne.	A. Adam.
Adèle.	Levalois.	*Id.*	61	Saint-Malo.	Dujardin et comp.
Id.	Guégan.	*Id.*	152	*Id.*	Dehayes.
Id.	Delamuse.	3 mâts.	240 p. b.	Granville.	Lemengnonet.
Id.	Baron.	Brick.	173 p. b.	La Martinique.	Dufougeray.
Id.	Christian.	Galéasse.	100	Dunkerque.	C. Christians.
Adeline.	Carbonnel.	Bombarde.	118	Marseille.	M. Alègre.
Adhémar.	Rucepel.	*Id.*	254 2 p.	Bordeaux.	Balguerie et comp.
Adolphe.	Phauliand.	*Id.*	289 1 p.	Marseille.	Limosin, Lamotte et compagnie.
Id.	Pouget.	Polacre.	142	*Id.*	Prat.
Id.	Folliot (F.).	Brick.	309 p.	*Id.*	Crilanowich.
Id.	Fellieu.	*Id.*	112 p.	Saint-Servan.	Lemaréchal.
Id.	Bignon.	*Id.*	106	Bordeaux.	Lafont.
Id.	Héré.	*Id.*	163 1 p. b.	Nantes.	Donaud.
Id.	Ducros.	3 mâts.	300 1 p. b.	Bordeaux.	Chobelet junior.
Id. Fanny.	Gallais.	*Id.*	252 1 p. b.	*Id.*	Conseil frères.
Adour.	Duprat.	Brick.	126	Bayonne.	Léon.
Affable-Sophie.	Fontaine (J).	Dogre.	118	Dunkerque.	E. Hubert.

Africain.	Bardoz.	Brick.	158 1 p. b	Nantes.	Th.Carmichaël et c.
Agathois.	Bringue.	*Id.*	162	Agde.	A. Delayer
Agénor.	Sibilet.	*Id.*	290 2 p.	Marseille.	T. Benet fils.
Aglaé.	Ruel.	*Id.*	140	Paimpol.	Le capitaine.
Id.	C. Clérault.	*Id.*	121	Rouen.	Le capitaine.
Id.	Le Marrissal.	3 mâts.	212 1 p. b.	Le Havre.	Pagès.
Aglaïa.	Magrès.	Brick.	175	Nantes.	Dubigeon et comp.
Aigle.	Ruffios.	*Id.*	132	Bordeaux.	Coudert.
Id.	Creusselle.	3 mâts b.	270 p. b.	Dunkerque.	Cuenin fils et c°.
Id.-Mexicaine.	Lamotte.	3 mâts.	246 1 p. b.	Le Havre.	Cor, Palm et c°.
Aimable-Aimée.	Mallet.	*Id.*	123	Bordeaux.	Bergès.
Id.-Ambroisine.	Jourdan.	*Id.*	250 2 p. b.	Marseille.	Ségur fr. et c°.
Id.-Ama.	Bourrhis.	*Id.*	141	Brest.	Riou-Keralat.
Id.-Caroline.	Marasal.	Bombarde.	114	Cette.	Le capitaine.
Id.-Céleste.	Jourdan.	Brick.	230 2 p.	Caen.	Moisson.
Id.-Clotilde.	Camboulive.	*Id.*	150	Agde.	Le capitaine.
Id.-Créole.	Airaud.	3 mâts.	495 2 p.	Nantes.	P. Vince.
Aimable-Créole.	Tourcat.	*Id.*	293 2 p.	Marseille.	Choppin et Allemand.
Id.-Guillemette.	Legoébel.	Lougre	108	Bayonne.	Le capitaine.
Id.-Jenny.	Auger.	Brick.	161	*Id.*	Hardy et comp.
Id.-Joséphine.	Montané.	*Id.*	226 1 p. b.	Bordeaux.	F. Buxo.
Id.-*Id.*	Peyrorat.	*Id.*	122	Nantes.	Allonay.
Id.-Laure.	Cautrelle.	*Id.*	127	Saint-Valery.	V. Dupré.
Id.-Louise.	Bonot.	*Id.*-goël.	109	Marseille	S. Thérond.
Id.-Lucette.	Barbedienne.	*Id.*-*Id.*	215 1 p. b.	Le Havre.	Levavaseur.
Id.-Marie.	Digard.	3 mâts.	272 1 p. b.	*Id.*	Fauvel.
Id.-Paulin.	Roustan.	Brick.	192 2 p.	Toulon.	Chaix-Deverninac et compagnie.
Id.-Rosa.	Bégue.	*Id.*	220 1 p. b.	Le Havre.	Lefebvre aîné et compagnie.
Id.-Victoire.	Reydellet.	3 mâts.	307 2 p.	*Id.*	Levavasseur et c.
Id.-*Id.*	Le Goff.	Brick.	136	Caen.	Manouri-Lacour j.
Aimée.	Servet.	B.-goëlett.	104	Morlaix.	Vacher et comp.
Albert.	Hardisson.	Brick.	184	Marseille.	Jourdan, Ciran et compagnie.
Id.	Smith.	3 mâts.	465 2 p.	Le Havre.	Vacquerie frères.
Id.-et-Eugénie.	Assibert.	Brick.	115	Marseille.	Le capitaine et c.
Albertine.	Créance.	*Id.*	110	Saint-Malo.	Le Mengnonnet.
Alceste.	Blanc.	*Id.*	230 2 p.	Marseille.	Rostand et comp.
Alcide.	Voisin.	3 mâts.	267 1 p. b.	Saint-Malo.	Ve. Fontan.
Id.	Courbet.	*Id.*	270 1 p. b.	Dieppe.	Lecouré.
Id.	Quirouard.	Brick.	252 1 p. b.	Nantes.	Ve. Agaisse.
Id.	Reclus (F.).	*Id.*	145	Marseille.	Rivet et comp.
Id.	Savary.	*Id.*	163	Saint Servan.	Roger.
Alcyon.	Cartier.	*Id.*	180 2 p.	Bordeaux.	Bouscasse aîné.
Id.	Malet (A.).	*Id.*	130 2 p.	Granville.	Clément.
Alerte.	Coudère.	Brick-goël.	123	Calais.	Speyers et comp.
Alexandre.	Blanchard.	Brick.	207 1 p. b.	Nantes.	Lemercier fils aîné.
Id.	Guegan.	*Id.*	188	Roscoff.	Deschamps et Lesquin.
Id.	Leport.	3 mâts.	294 1 p. b.	Bordeaux.	J.-J. Bosc et c.
Id.	Nissen.	Dogre.	130	Dunkerque.	Bonvarlet frères.
Id.	Teyssot.	3 mâts.	212 2 p.	Bordeaux.	Pelletrop et fils.
Id.	Montanier.	Bombarde.	116	Agde.	A. Allamand.
Alexandrine.	Gautier.	Brick.	161 2 p.	Granville.	Fauvel frères.
Id.	Potel.	*Id.*	106 2 p.	Dieppe.	B. Blanquet.

Alexis.	Lagravère.	3 mâts.	412 2 p.	Bordeaux.	Baour et comp.
Alfred.	Cobamec jeune.	Brick.	115	Morlaix.	Alexandre fils aîné
Id.	Lepivert.	*Id.*	233 2 p.	Legué.	Querentein.
Id.	Mingaud.	*Id.*	198	Brest.	Bœlle jeune.
Id.	Pitron.	*Id.*	160	Le Havre.	Darban.
Alida.	Lemonnier.	3 mâts.	255 1 p. b.	Bordeaux.	Ve Vanec.
Aline.	Malvillain.	*Id.*	417 2 p.	Nantes.	Tharrau et Cibot.
Id.	Borgnier.	*Id.*	356	Cherbourg.	A. Bonfils.
Id.	Prince.	Brick.	117	Fécamp.	A. Féret.
Alliance.	Borgneman.	3 mâts.	280 1 p. b.	Dieppe.	Olivier et Viot.
Id.	Kermel.	*Id.*	240 1 p b.	Bordeaux.	J.-J. Bosc et comp.
Alphonse.	Ardisson.	Brick.	147	Marseille.	J. Beaux.
Alzire.	Guillemont.	*Id.*	285 2 p.	*Id.*	Rabeau frères.
Amabilité.	Allègre.	*Id.*	271 2 p.	*Id.*	J.-B. Brès fils.
Amanda.	Lecorre.	*Id.*	230 1 p. b.	Bordeaux.	Cattéra.
Amazone.	Charpentier.	*Id.*	180 1 p. b.	Fécamp.	Sénez.
Id.	Brun.	*Id.*	184 1 p. b.	Le Havre.	Ferrère et Morlot
Ambitieux.	Gastaud.	*Id.*	117	Marseille.	L. Marguery.
Amédée.	Boquier.	*Id.*	122	Bordeaux.	Guérin - Malagué frères.
Id.	Guedon.	*Id.*	255 1 p. b.	Granville.	Lacocardière.
Id.-et Albine.	Such.	*Id.*	154 1 p. b.	Agde.	Badetti.
Id.	Forget.	*Id.*	153 1 p. b.	La Rochelle.	Le capitaine.
Id.	Chatté jeune.	*Id.*	163 2 p.	Binic.	Le Saulnier Saint-Jouan.
Id.	Parlet.	*Id.*	115	Saint-Servan.	Gouyon de Beaufort.
Id.	Dusseris.	3 m. barq.	233 1 p. b.	Bordeaux.	Faure et comp.
Id.	Guery jeune.	Brick.	110	Ile-au-Moines.	D. Marie.
Id.	Caban J.-M.	*Id.*	105	Le Havre.	E. Gaudard et Ozanne jeune.
Id.	Doxamenda.	*Id.*	168	Bayonne.	Recurs.
Id.	Pomelec.	*Id.*	106	Brest.	Le Guerrance.
Id.	Opoix.	3 mâts.	328 2 p.	Nantes.	Lemercier fils et compagnie.
Id.	Pitrol.	Brick.	147 2 p.	Saint-Malo.	Fontan.
Id.	Blanchet.	*Id.*	211	Saint-Servan.	Ve Quibert et fils.
Id.	Anfray.	*Id.*	117	Pontrieux.	Themoy.
Américain.	Mille (C).	*Id.*	557 2 p.	Marseille.	Chiappa fr. et c.
Ami.	Dufour.	3 mâts.	200 1 p. b.	Bordeaux.	Bonaffé et fils.
Id.-de Colons.	Capoduro.	Brick.	270 2 p.	Marseille.	G. Chauvin et fils.
Id.-Id.-2-Frères.	Palfray.	*Id.*	184 1 p. b.	Dieppe.	Vertelet et comp.
Amiral Hugon.	Lefrançois.	3 mâts.	575 2 p.	Granville.	Le Mengnonnet.
Amiral Villaret.	Boutruche.	Brick.	222 2 p.	Saint-Malo.	J. M. Deshayes.
Amis.	Blondeau.	*Id.*	233 1 p. b.	Nantes.	Rancé.
Id.	Botreille.	*Id.*	177	Saint Servan.	J.-M. Veron.
Id.	Letallec.	Galéasse.	102	Le Havre.	Sayton.
Id.	Legrix.	Brick.	141	Nantes.	Charasson.
Amitié.	Regnier.	3 mâts.	300 2 p.	Marseille.	Sciama fr. et fils.
Id.	Ferrandy.	Brick.	237 1 p. b.	*Id.*	Blay.
Id.	Hervieu.	3 mâts.	450 2 p.	Cherbourg.	Fillâtre.
Id.	Guillou.	Brick.	130	Brest.	Couillard.
Id.	Massabeau.	*Id.*	105	Marseille.	Chiappa fr. et c.
Id.	Riollay.	*Id.*	133 1 p. b.	Lannion.	Illiac.
Amphitrite.	Meinier.	*Id.*	107	Marseille.	Maglione.
Id.	Olivier.	*Id.*	239 2 p.	Saint Tropez.	Bonnet.
Anacréon.	Sauveur.	*Id.*	143 2 p.	Nantes.	J.-B. Couy.

Anacréon.	Dollabaras.	Brick.	253	Bordeaux.	J.-F. Maïz.
Anaïs.	Audier.	Polacre.	195 2 p.	Marseille.	Ve. Anselme et c.
Anastasie.	Durand.	Brick.	126	*Id.*	Donaud.
Androgyne.	Coulomb.	*Id.*	178 2 p.	*Id.*	Bonafoux et c.
Ange-Gardien.	Tourry.	3 mâts.	329 2 p.	Saint-Malo.	Magon, Vieuville.
Angéline.	Demetz.	Brick.	178	Saint-Valery.	Le capitaine.
Angélique.	Samson (C.-L.)	*Id.*	148	Fécamp.	A. Fréret.
Id.	Broutin.	3 m. barq.	215 1 p. b.	Dunkerque.	Ch. Christians.
Id.	Cottineau.	Brick.	100	Bordeaux.	P-C. Damblat et c.
Id.	Rebours.	*Id.*	200 2 p.	Saint-Brieux.	Pomelec frères.
Anna-Rosélia.	Sauvage (le).	3 mâts.	355 2 p.	Bordeaux.	C. et O. Durand.
Anne-Louise.	Demandes.	3 m. barq.	255	*Id.*	Fauchés père et fils
Annibal.	Hammonoh.	Brick.	193 2 p.	Saint-Brieux.	L. Pichet.
Annunziata.	Torré (A.-F.).	Brick-goël.	102	Bastia.	. . . . .
Anselme.	Coycauld.	*Id.*	160	Bordeaux.	Durin, Chaumel et compagnie.
Id.	Legnénédal.	3 m. barq	200	*Id.*	R. Lechenique.
Antenor.	Bridon.	*Id.*	196 1 p. b.	Nantes.	Villeneuve.
Anthime.	Varquain.	3 mâts.	300 2 p.	Le Havre.	Ve. Michel.
Antigone.	Laporte.	*Id.*	419 2 p.	*Id.*	G. Gaulne et c.
Id.	Smith.	*Id.*	325 1 p. b.	*Id.*	Lefebvre.
Id.	Jourdan (F.).	Brick.	191 1 p. b.	Bayonne.	Palingat frères.
Id.-(P.-n° 1).	Dostangue.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Balguerie et c.
Antonin.	Cordon (M).	*Id.*	296 2 p.	Granville.	Lemengnonnet.
Apollon.	Corbière.	Brick.	166 1 p. b.	Fécamp.	A. Fréret.
Id.	Juhel (F.).	*Id.*	207 2 p.	Saint-Malo.	Fontan frères.
Archibald.	Pradel.	*Id.*	176	Nantes.	T. Carmichaël et c.
Aréthuse.	Lambert.	*Id.*	111	Paimpol.	Morand.
Argus.	Mainier.	*Id.*	180 1 p. b.	Bordeaux.	J.-J. Rabaud.
Id.	Liébard (P.).	Dogre.	130	Dunkerque.	A. Thierry.
Arlequin.	Barbier.	Brick.	173 1 p. b.	Toulon.	E. Blanchet.
Armand.	Mocaer.	*Id.*	261 1 p. b.	Brest.	Bersolle frères.
Armide.	Altazin.	Brick-goël.	110	Le Havre.	P. Grandin et Alix
Id.	Vimont.	3 mâts.	349 1 p. b.	Cherbourg.	Le Jolis.
Id.	Legonida.	Brick.	159	Morlaix.	Aelxandre fils aîné
Armoricain.	Ursel.	Ch.-marée.	103	Mesquier.	Baron.
Armorique.	Lehuédé.	Brick.	253 1 p. b.	Nantes.	Lepertière.
Aroscia.	Stafforetty.	*Id.*	113	Marseille.	Borelly.
Arroganta-Mayguazana.	Boué (F.).	Goëlette.	108	*Id.*	Mariano-Rius.
Arsène.	Éloy (E.).	Brick.	196 2 p.	Saint-Malo.	Lemaréchal.
Arthur.	Fabre.	*Id.*	191 1 p. b.	Granville.	Lemengnonet.
Artidore.	Legros.	*Id.*	230 1 p. b.	Bordeaux.	P. C. Damblat et compagnie.
Arza.	Daniel.	*Id.*	226	*Id.*	. . . . .
Asia.	Walsh.	3 mâts.	456 2 p.	Le Havre.	J. Winslow.
Asiatique.	Brest.	Brick.	288 2 p.	Marseille.	Rivet neveux et compagnie.
Asie.	Biek.	*Id.*	350 1 p. b.	Bordeaux.	Vasquier et comp.
Astrolabe.	Figeroux.	3 m. barq.	200	*Id.*	Maroussin.
Atalante.	Jullien.	Brick.	224 1 p. b.	Marseille.	David.
Athalie.	Bouvier.	*Id.*	275 1 p. b.	Le Havre.	Hoguelon.
Athénaïs.	Viaud.	*Id.*	351 2 p.	Nantes.	B. Dufour et fils.
Atlas.	De Rêdeler.	3 mâts.	315	Dunkerque.	Ve. L. Philippe.
Audélie.	Leperson.	Ch.-maré.	103	Cannes.	Le capitaine.
Auguste.	Guéroult.	Brick.	187	Rouen.	P. F. Mallot.
Id.	Brouillac.	*Id.*	129	Lorient.	J. Urbain.

Auguste.	Conèbe.	Brick.	150	Cette.	Le capitaine.
Id.	Gauchet.	*Id.*	155 2 p.	Saint-Malo.	Godfroy.
Id.	Passelon.	*Id.*	195 2 p.	Marseille.	Lafond et comp.
Id.	Bonté (J.-J.).	*Id.*	108	Granville.	Malicorne.
Id.	Lecourt (J.)	*Id.*	147	Saint-Malo.	Despécher et comp
Id.	Leguénégo.	*Id.*	206	Brest.	Bersolle frères.
Id.	Bregéon.	*Id.*	107	Saint-Malo.	Le capitaine.
Id.	Ricordel.	*Id.*	150	Lorient.	. . . . .
Id.	Thuret.	*Id.*	140	Saint-Malo.	L. Hovius.
Id.	Estellon.	3 mâts.	252 2 p.	Marseille.	A. Fabre.
Id.-Adolphe.	Gourdan.	Brick.	100	Granville.	Ve. Doinel.
Id.-*Id.*	Henri.	*Id.*	152	Saint-Malo.	A. Potier et Surconf.
Id.-Alexandre.	Adam (A.).	*Id.*	176	Roscoff.	Deschamps.
Id.-et Jules.	Gueriteau (L.).	*Id.*	196 1 p. b.	Nantes.	L. Lepertière.
Id.-et Sophie.	Caboufigue (O).	Brick-goël.	119	Marseille.	Aquarone aîné.
Augustine.	Lelèze (J.).	Brick.	102	Morlaix.	Vacher et comp.
Aurélie.	Rozet.	Brick-goël.	114	Pointe-à-Pitre.	R. Cohen.
Aurore.	Scolan.	Brick.	107	Saint-Malo.	Poignan.
Id.	Boquien.	Gab.-dog.	1 7	Nantes.	Boquiez père.
Avenir.	Fillol.	Id.	180 2 p.	Marseille.	Millou et fils.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Bacchus.	Rondenet (A.F.	3 mâts.	331 2 p.	Nantes.	L. Levesque aîné.
Baleinier.	Bouillon.	Brick.	197	Saint-Malo.	Fontan frères.
Balguerie.	Corselle.	3 mâts.	300 2 p.	Bordeaux.	Balguerie et comp.
Ballochan.	Dufourg.	*Id.*	300 p. b.	*Id.*	A. David.
Barne de Bossy.	Gérard.	Brick.	170 2 p.	Granville.	Malicorne.
Barthélemy.	Lachaud.	*Id.*	148 2 p.	Marseille.	Badetti.
Bayadère.	Tuvache.	Brick-goël.	144	Bordeaux.	Lange jeune.
Bayonnais.	Vanlouwe.	3 mâts.	232 1 p. b.	Le Havre.	Faudon et Riondet
Id.	Haran.	Brick.	136	Bayonne.	Labrouche.
Béarnais.	Dubos.	*Id.*	140	Bordeaux.	J. Biarnes.
Id.	Boulanger.	3 mâts.	248 1 p. b.	*Id.*	J. Galos et fils.
Id.	Ribouet.	Brick.	134 1 p. b.	Marseille.	B. Fabri.
Id.	Sueur (C.).	*Id.*	114	Dunkerque.	Le capitaine.
Beaumanoir.	Martin.	3 mâts.	262 1 p. b.	Nantes.	Lepertière.
Bélisaire.	Quertier.	*Id.*	370 1 p. b.	Le Havre.	J. Levavasseur et compagnie.
Bellone.	Valognes.	Brick.	147	*Id.*	N. Fenard et Lalande.
Bengaly.	Feuillet.	3 mâts.	260 1 p. b.	Bordeaux.	Duvin et Chaumel.
Benjamin.	Jekier.	Brick.	166 1 p. b.	Dunkerque.	B. Olivier.
Bernard.	Hiriard.	*Id.*	242 1 p. b.	Bayonne.	Bonet.
Bien-Aimé.	Gaubert.	Brick-goël.	103	Marseille.	Goubert.
Bienfaisant.	Brecha.	Brick.	110	Redon.	Dumontier.
Bienheureux.	David.	Dogre.	107	Nantes.	Haranchippy fr.
Binicas.	Chatté.	3 mâts.	243 2 p.	Saint-Brieux.	Lesaulnier - Saint-Jouan.
Bisaïeul.	Gain (J.).	Lougre.	115	Sarzeau.	L. Largouet.
Bisson.	Gauthereau.	3 mâts.	376 2 p.	Nantes.	B. Dufou et fils.
Blondin.	Ardisson.	Brick.	187 2 p.	Marseille.	Ve. Anselme et c.
Bolivar.	Bauvais.	*Id.*	200 1 p. b.	Le Havre.	Prelaz et comp.
Bon-Accord.	Auffan.	*Id.*	157	Marseille.	Gonnet.
Bon-Barthélemy	Brun.	*Id.*	150	Agde.	Roux aîné.
Bon-Casimir.	Portal.	Bombarde.	136	*Id.*	Le capitaine.
Bon-Frère.	Michel.	Brick.	212 2 p.	Marseille.	Regny, Regny née Brude et comp.
Bon-Henri.	Petit.	3 mâts.	329 1 p. b.	Nantes.	Perchais et Meade
Bon-Louis.	Pacilly (L.-J.).	Brick.	200	Bordeaux.	Ve. Duquesnel et compagnie.
Bonne-Adèle.	Arias.	3 mâts.	300 1 p. b.	*Id.*	P. René.
Bonne-Aimée.	Croqueville.	Brick.	90 1 p. b.	*Id.*	J.-B. Mavillet.
Id.-Id.	Colas.	3 mâts.	575 1 p. b.	*Id.*	Dupeyrat jeune.
Id.-Id.	Granara.	Brick.	111 1 p. b.	Dunkerque.	P. Cavrois.
Bonne-Amélie.	Routier.	*Id.*	116	Le Havre.	Aymer et Doisnel.
Bonne-Amitié.	Morola.	3 mâts.	295 2 p.	Marseille.	E. Musso.
Bon.-Aventure.	Auger.	Brick.	179 2 p.	Dieppe.	Leborgne.
Bon.-Catherine.	Bousquet.	*Id.*	180 1 p. b.	Bordeaux.	Chenusac et Courouneau.
Bon.-Élisabeth.	Poissonnier.	*Id.*	114	*Id.*	Le capitaine.

Bonne-Emma.	Tortel.	Goëlette.	101	Marseille.	Guieu fils.
Bon. Harmonie.	Furand.	Brick.	112	*Id*	J. Bérardy et fils.
Bon.-Henriette.	Guidon.	*Id.*	110	Rouen.	C. Durand.
Bonne-Louise.	Bourotte.	*Id.*	212 1 p. b.	Bordeaux.	Dupeyrat jeune.
Bon.-Malouine.	Delorme.	*Id.*	173 2 p.	Saint-Servan.	Ve. Guibert et fils.
Bonne-Marie.	Chambord.	*Id.*	130	Bordeaux.	Marsaud et Cabrol.
Bonne-Mère.	Cloatre.	*Id.*	179	Brest.	Bersolle frères.
Bonne-Mère.	Duhautcilly.	3 mâts.	421 2 p.	Nantes.	M. Delabrosse.
Id.	Ruelland (A.).	3 m. barq.	240 2 p.	*Id.*	Ruelland frères.
Id.	Rabot.	Brick.	159	*Id.*	Levesque Durostu.
Id.	Hervichon.	3 mâts.	214 2 p.	Saint-Malo.	Deshayes.
Id.	Hue.	Brick.	161 1 p. b.	Rouen.	L'Huintre-Legras.
Id.	Lepautonnier.	*Id.*	184	Saint-Servan.	E. Veron.
Id.	Leroy.	*Id.*	153	Nantes.	Baillergeau et Naudin.
Bonne-Nanette.	Canelier.	3 mâts.	292 p. b.	Cherbourg.	P. Cousin.
Bonne-Sidonie.	Magaira.	Brick.	110	Nantes.	Ve Morna.
Bonne-Sophie.	Coulonne.	*Id.*	250 2 p.	Marseille.	B. Picciotti et fils
Bon-Pasteur.	Flotte.	*Id.*	246 2 p.	*Id.*	Le capitaine.
Id.-Id.	Cauvin.	*Id.*	240 2 p.	*Id.*	Augier.
Bon-Père.	Porret fils.	*Id.*	184 1 p. b.	Saint-Servan.	Ve Guibert et fils.
Id.	Buot.	*Id.*	129	Dahonet.	Buot oncle.
Bon Père.	Tesury (P.).	*Id.*	210 2 p.	Saint-Brieux.	Roux-Villeferon.
Id.	Provostic.	*Id.*	182	Brest.	Bersolle frères.
Id.	Jombert.	*Id.*	227 2 p.	Marseille.	G. Raynier et c.
Bons-Amis.	Ayraud.	*Id.*	169	*Id.*	G. Chauvin et fils.
Id.-Id.	Trivilly.	*Id.*	104 p. b.	Saint-Brieux.	Benier.
Id.-Id.	Fabvre.	*Id.*	280	Marseille.	G. Chauvin et fils.
Id.-Id.	Bonnand.	*Id.*	180 2 p.	*Id.*	A. Durand et c.
Id. Id.	Granier.	Brick-goël.	106	*Id.*	Dupré frères.
Bons-Pères.	Vüe.	Brick.	160 2 p.	Saint-Valery.	Le capitaine.
Bordelais.	Laporte.	3 mâts.	352 2 p.	Bordeaux.	Balguerie et comp.
Borée.	Gonnet.	Brick.	122	Nantes.	Tharrau et Cibot.
Borée.	Voisin (P.-F.).	*Id.*	100	Granville.	Clément.
Bougainville.	Henri.	3 m. barq.	313 1 p. b.	Le Havre.	F. Perquer et fils.
Bourbon.	Curgil.	3 mâts.	350 2 p.	*Id.*	J. Winslow.
Bourbonnais.	Gilbaud.	Brick.	254 2 p.	Nantes.	Ducondray.
Brave.	Soubry.	3 mâts.	330 1 p. b.	Calais.	Le capitaine.
Brésilien.	Amouroux.	Brick.	207 1 p. b.	Nantes.	Th. Carmichaël et compagnie.
Bretagne.	Le Breton (L.).	3 mâts.	207 1 p. b.	Saint-Brieux.	Sébert aîné.
Buffon.	Passemen.	Brick.	200 1 p. b.	Bordeaux.	Faure frères.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Cachalot.	Cargille.	3 m. barq.	521 2 p.b	Le Havre.	Mauger.
Cambacérès.	Geoffroy (T.).	*Id.*	300 2 p.	Bordeaux.	Santerre.
Camille.	Bézières.	Brick.	188	Le Havre.	Vasse-Mancel.
Camoëns.	Edon (J.).	3 mâts.	310 2 p.	*Id.*	Quesnel aîné.
Canaris.	Trabaud.	Brick.	153	Nantes.	Bignon.
Cap-Horn.	Thébaud.	3 mâts.	717 2 p.	*Id.*	Dobrée, de Coninck et comp.
Caraïbe.	Poupon.	*Id.*	230 1 p.b.	Bordeaux.	Foissart frèr. et c.
Caroline.	Daras.	Brick.	189 1 p.b.	Le Havre.	D. Ancel et fils.
Id.	Aubert (J.-P.).	*Id.*	120	Dunkerque.	Gourdin et comp.
Id.	Ligier.	3 mâts.	307 2 p.	Bordeaux.	Pereira frères.
Id.	Levasseur.	Galéasse.	180	Dunkerque.	G. Malo.
Id.	Querbez.	3 mâts.	428 2 p.	Nantes.	Soubzmain.
Id.	Blato (A.).	Brick.	100	Le Havre.	E. Gaudard et Ozanne jeune.
Id.	Lefebvre.	*Id.*	147	Saint-Valery.	Seigneur fils.
Casimir.	Lecompte.	*Id.*	230 1 p.b.	Le Havre.	F. Perquer et fils.
Id.	Leblond.	*Id.*	181 1 p.b.	Dieppe.	Seillier fils et c.
Id.	Tierce.	*Id.*	260 1 p.b.	Le Havre.	F. Perquer et fils.
Casimir-Périer.	Le Chevalier.	3 mâts.	712 2 p.	*Id.*	Abrecht et comp.
Castor.	Carbon (L.).	Dogre.	101	Dunkerque.	E.-B. Hubert.
Id.	Joures.	Brick.	177 1 p.b.	La Seyne.	Moutte.
Cathinka.	Malescot.	3 mâts.	335 2 p.	Nantes.	La Bouchère.
Cayennais.	Hérault.	Brick.	205 1 p.b.	*Id.*	F. Vallée et fils.
Cécile.	Delaberguerie.	*Id.*	170 1 p.b.	Granville.	Langlois.
Cécilia.	Angaud.	3 mâts.	350	Nantes.	A. Garnier.
Céleste.	Bonnaud.	Brick.	131	Marseille.	C. Clerc et comp.
Céladine.	Laveau.	*Id.*	150	Bordeaux.	Montbrun.
Célestin.	Sannier (E.).	*Id.*	114	Le Havre.	G. Hardouin.
Célestine.	Aubrée.	*Id.*	163 1 p.b.	Saint-Malo.	Despécher et c.
Célibataire.	Berthelot (F.).	*Id.*	183 1 p.b.	Nantes.	F. Vallée et fils.
Céline.	Jannay.	*Id.*	212	*Id.*	F. Favre et comp.
Cérès.	Dehaye.	Dogre.	178	Rouen.	Carel.
Id.	Lambert.	3 mâts.	350 1 p.b	Le Havre.	J.-J. Machado.
César.	Pasquier.	Brick.	185 1 p.b.	Saint-Malo.	C. Blaize.
Id.	Lachaud.	*Id.*	207 2 p.	Marseille.	Granier.
Id.	Raoult.	3 mâts.	205 2 p.	Saint-Malo.	Dupuis-Fromy fr.
Id.	Monnier (L.).	Brick.	140	Marseille.	Poitevin et comp.
Id.	Taurel.	*Id.*	228 2 p.	*Id.*	Pastré frères.
Charles.	Barlet.	*Id.*	220 2 p.	*Id.*	Le capitaine et c.
Id.	Guédon.	*Id.*	100	Morlaix.	Drouillard.
Id.	Lacroix, j.	*Id.*	110	Bordeaux.	Leborgne.
Id.	Chatelain.	*Id.*	210 1 p.b.	Le Havre.	Giraud et comp.
Id.	Losidanier.	*Id.*	144	Tréguier.	Illiac aîné.
Id.	Troude.	*Id.*	157 1 p.b.	Cherbourg.	Bonfils.
Id.	Lion.	*Id.*	160	Dunkerque.	C.V.Cauwnberghe
Id.	Fouqueux.	3 mâts.	450 1 p.b.	Rouen.	F. Levavasseur.
Id.	Lachaud.	Brick.	160 2 p.	Marseille.	Martel.

Charles.	Sibadey.	Brick.	150	Bordeaux.	Durvin et Chanmel
Charles-Adrien.	Martin.	*Id.*	116	Marseille.	A. Dromel et comp.
Charles Frédéric	Fargeteau.	*Id.*	267 1 p. b.	Bordeaux.	J. Galos et fils.
Charl. et Adol.	Giquaux.	3 mâts.	250 1 p. b.	*Id.*	Ve Delbos et fils.
Chérie.	Roy.	Brick.	142	*Id.*	Bento José y Veyra
Chicaneur.	Calvé.	Lougre.	129	Vannes.	Bergeais.
Ciégo.	Bernard.	Brick.	175 1 p. b.	Bordeaux.	Ynigo, Ezpeleta et compagnie.
Cinq-Frères.	Ytier.	3 mâts.	501 3 p.	Marseille.	A. Durand et c.
Cinq-Sœurs.	Banon.	Brick.	276 2 p.	Toulon.	Trabaud frères.
Ciotadin.	Olive.	3 mâts.	296 2 p.	Marseille.	Roux frères.
Circonstance.	Arnaud.	Brick.	249 2 p.	*Id.*	J. Raspal.
Claire.	Péod.	*Id.*	150	Sables-d'Olonne.	E. Gaudin et c.
Id.	Simoinet.	*Id.*	161	Bordeaux.	H. Raba.
Claire et Reine.	Garcin.	*Id.*	150 2 p.	Marseille.	Royer fils.
Clara.	Lemonnier.	3 mâts.	277 1 p. b.	Bordeaux.	Chobelet junior.
Id.	Papin.	Brick.	213 2 p.	*Id.*	Reclus.
Clarisse.	Lepreste.	Goëlette.	131	Boulogne.	Lebeau.
Id.	Guidon.	3 mâts.	235 1 p. b.	Bordeaux.	Duval aîné.
Id.	Sauvrezis.	Brick.	220 1 p. b.	Nantes.	Fonteneau fils.
Id.	Delavoipierre.	3 mâts.	298 1 p. b.	Le Havre.	Martin et Page.
Clarisse-Louise.	Hamenc.	*Id.*	168 2 p.	Marseille	Jourdan.
Claude.	Marius.	Brick.	163	*Id.*	Le capitaine.
Claudine.	Corré.	3 mâts.	236 1 p. b.	Le Havre.	Labarraque et c.
Clémence.	Malvesin.	*Id.*	150	Bordeau.	Oolombel.
Id.	Bonhomme.	Brick.	101	Dieppe.	Bragnet.
Clémentine.	Delalen.	3 mâts.	441 2 p.	Bordeaux.	Ve. Delbos et fils.
Id.	Guibert.	Brick.	180 1 p. b.	Le Havre.	Cor, Palm et c.
Cléopâtre.	Caverivière.	*Id.*	220 2 p.	Marseille.	Zizinia frères.
Clio.	Pieters (J.).	3 mâts.	287 2 p.	Dunkerque.	A. Govart.
Clorinde.	Superville.	*Id.*	300 2 p.	Bordeaux.	B. Dupuch.
Colbert.	Frietz.	*Id.*	348 1 p. b.	Le Havre.	M. Foache et fils.
Colibry.	Bouzaas.	Brick.	286 2 p.	*Id.*	Vasse-Mancel.
Colombe.	Castinel.	*Id.*	160 2 p.	Marseille.	Castinel-Rouvière.
Colon.	Fauve.	3 mâts.	430 1 p. b.	Le Havre.	J. Levavaseur et le capitaine.
Commerçant.	Revest.	*Id.*	296 2 p.	Merseille.	Vincent cadet.
Commerce.	Collet fils (B.).	Brick.	179 1 p. b.	Dunkerque.	G. V. Cauwenberghe.
Id.	Courtois.	*Id.*	229 2 p.	Nantes.	A. F. Delaville et fils.
Id.	Griot.	3 mâts.	308 1 p. b.	Le Havre.	F. Perquer et fils.
Id.	Faure.	3 m. barq	200 1 p. b.	Bordeaux.	Faure frères.
Id. de Caen.	Leconpé (J.).	3 mâts.	243	Saint Malo.	Bontemps.
Id. de Paris.	Dufour.	*Id.*	431 2 p.	Le Havre.	Mauger.
Id. d'Etournel.	Alix.	*Id.*	250 2 p.	Granville.	Lemengnonet.
Id. Foy.	Bernard.	Brick.	111	Bordeaux.	J. Biarnes.
Conception.	Mattey (A.-M.).	Bombarde.	106	Saint-Florent.	Le capitaine.
Concorde.	Brégéon.	Brick.	231 2 p.	Saint-Malo.	Le bar. de Macors et compagnie.
Id.	Chalambert.	*Id.*	119	Saint-Brieux.	Sébert aîné.
Concurrent.	Lieutaud.	3 m. barq.	316 2 p.	Marseille.	Assence.
Confiance.	Couture.	Brick.	257 2 p.	*Id.*	J. Altaras et comp.
Id.	Rebours.	*Id.*	120	Binic.	L. Pichet.
Id.	Reveille (B.).	*Id.*	128	Marseille.	Le capitaine et c.
Id.	Salvat.	*Id.*	144 1 p. b.	*Id.*	Salavi.
Confi, en Dieu.	Reclus (F.).	Bombarde.	140	Agde.	Le capitaine.

Consolation.	Lenouvel.	3 mâts.	306 1 p. b.	Bordeaux.	Durin, Chauvel et compagnie.
Constance.	Bizet.	Brick.	139	Rouen.	Le capitaine et c.
Id.	Mahugre.	3 mâts.	330 2 p.	Le Havre.	Labadie.
Id.	Chaudière.	*Id.*	458 2 p.	*Id.*	Gaudin, Girod fils et compagnie.
Id.	Soreau.	*Id.*	367 2 p.	Nantes.	B. Dufou et fils.
Coquille.	Vidal.	Brick.	101	Marseille.	Bernard et comp.
Coralie.	Rivat (J.-F.).	Brick-goël.	107	*Id.*	Le capitaine.
Id. et Florestine	Romarone (C).	Bombarde.	108	*Id.*	Bensa fils.
Cora et Julie.	Cousteau.	Brick.	147 1 p. b.	Bordeaux.	Roul.
Cora Nelly.	Lafourcade.	3 m. barq.	280 1 p. b.	*Id.*	Balguerie et comp.
Coromandel.	Dupeyron.	*Id.*	331 1 p. b.	*Id.*	J.-J. Bosc et c.
Cosmopolite.	Clochard.	Brick.	143	Nantes.	Mosneron.
Id.	Baudias.	*Id.*	217 p. b.	*Id.*	Riveron.
Courrier.	Giles.	*Id.*	200	Le Havre.	Le capitaine.
Id.	Vandercruyce.	*Id.*	180	Bordeaux.	Tauzier et Duval.
Id. de Bourbon.	Lacroix.	3 mâts.	371 2 p.	Nantes.	F. Collet.
Id. de Guatimala	Darras.	Brick-goël.	150 1 p. b.	Le Havre.	Perrot.
Id. de Marseille.	Geoffroi.	3 mâts.	350 1 p. b.	Bordeaux.	Portal.
Id. Id. Id.	Gautrel.	Brick.	212	Nantes.	Fonteneau fils.
Id. des m. du S.	Croqueville.	*Id.*	218 p. b.	*Id.*	Ruello.
Id. de Montév.	Reynaud.	*Id.*	240 2 p.	Bordeaux.	Basses et compag.
Id. de Miquelon	Baudoin.	*Id.*	142 2 p.	Saint-Malo.	Fontan frères.
Id. de Nantes.	Blanchet.	*Id.*	207 2 p.	*Id.*	Ve Guibert et fils.
Id. de St-Denis.	Anger (H).	3 mâts.	362 2 p.	Nantes.	F. Quesneau.
Id. de Tampico.	Rousseau.	Brick.	150	Bordeaux.	Vasquès et comp.
Id. de Paul.	Fiteau.	*Id.*	380 2 p.	*Id.*	Bertault aîné.
Id. de Pierre.	Queznet.	*Id.*	331	*Id.*	Chauvet et comp.
Id. de T-Neuve.	L'Huillier.	*Id.*	130 2 p.	Saint-Malo.	Gilbert.
Id. des Indes.	Leroy.	3 mâts.	416 2 p.	Le Havre.	Levavasseur et c.
Id. de Rio.	Blond.	*Id.*	187	Nantes.	H. Leroy.
Id. du Brésil, 1.	Grimard.	Brick.	161 1 p. b.	Bordeaux.	Mittreau, Terrier et compagnie.
Id. id., n. 3.	Roturier.	*Id.*	162 1 p. b.	*Id.*	Lescales.
Id. du Fort-R.	Maréchal.	*Id.*	184 1 p. b.	*Id.*	Sallex, Thieubert et compagnie.
Id. du Midi.	Robalan.	*Id.*	137	Nantes.	E. G. Allotte.
Cousin.	Venard.	3 mâts.	391 1 p. b.	Cherbourg.	Cousin-Despréaux
Créole.	Fourcarde.	*Id.*	250 2 p.	Bordeaux.	Pelletreau.
Croix du Sud.	Mercadier.	*Id.*	350 2 p.	Le Havre.	A. Delafolie.
Curieux.	Pichard.	Brick.	208 1 p. b.	Saint-Malo.	Magon et comp.
Id.	Gallerand.	*Id.*	260 1 p. b.	Nantes.	Averin et comp.
Cybèle.	Guibert.	*Id.*	200 1 p. b.	Paimpol.	Fauvel.
Cygne.	Fressinet (P.).	3 mâts.	303 2 p.	Marseille.	F. Lautier et c.
Cyrus.	Ledo.	Brick.	193 1 p. b	Bordeaux.	Dupeyrat junior.
Czar Pierre.	Hébert.	*Id.*	170	Rouen.	Ve E. Lefebvre et fils.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Daly.	Desaugat.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Ve. Larigandière et fils.
Dauphin.	Reboul.	Brick.	277 2 p.	Marseille.	Rostan, Vidal et c.
Id.	Delomone.	*Id.*	179 1 p. b.	Rouen.	Vibellerie.
Id.	Leborgne.	*Id.*	116	Saint-Malo.	L. Blaize.
David.	Dillais.	*Id.*	143 1 p. b	Saint-Servan.	Gouyon de Beaufort.
Id.	Potel.	*Id.*	162	Rouen.	Veuve Hartiman.
Delphine.	Rouget.	3 mâts.	324 2 p.	Le Havre.	Le capitaine.
Delta.	Reynier.	Brick.	236 2 p.	Marseille.	Rivet neveux et c.
Denis.	Amenc (P.).	*Id.*	117	*Id.*	C. Clerc et comp.
Décidé.	Roulet.	*Id.*	110	Dieppe.	Sellier et Catelin.
Id.	Tricard.	*Id.*	164 1 p. b.	Granville.	Lerond.
Désirée.	Boyer.	Barque.	136 2 p.	*Id.*	Bernard.
Id.	Raimond.	*Id.*	176	Brinc.	L. Allenou.
Id.	Vasselin.	*Id.*	187 2 p.	Honfleur.	Le Seigneur fils.
Despréaux.	Lemieux.	3 mâts.	333 2 p.	Cherbourg.	Cousin-Despréaux.
Destin.	Jansolen.	*Id.*	307 2 p.	Marseille.	H. Chicallat.
Deux-Adèle.	Damiens.	Brick.	171 1 p. b.	Nantes.	T. Carmichaël.
Id. Id.	Berny (A.).	*Id.*	198 2 p.	Marseille.	A. Delayer.
Id. Amis.	Boquier.	*Id.*	185	Rouen.	Manoury-Fontulliat frères.
Id.	Marchet.	*Id.*	311 1 p. b.	Bordeaux.	Beysac aîné.
Deux-Charles.	Mourgues.	*Id.*	233 2 p.	Marseille.	A. Plasse, M. Homsy et compagnie.
Deux-Cousines.	Pallier.	*Id.*	138	Saint-Malo.	Fontan jeune.
Deux-Edouard.	Aubert.	*Id.*	150	Bordeaux.	Laporte.
Deux-Émilie.	Gambrie.	*Id.*	201 2 p.	Granville.	Périvon.
Deux-Fanny.	Saillant.	*Id.*	214 1 p. b.	Nantes.	Th. Carmichaël et compagnie.
Deux-Frères.	Marchand.	3 mâts.	126 1 p. b.	Cherbourg.	Cardine père.
Id.-Id.	Frappaz.	Brick.	202	Le Havre.	Le capitaine et c.
Id.-Id.	Delgorgue.	*Id.*	215 1 p. b.	Saint-Valery.	Le capitaine.
Id.-Id.	Larré.	Goëlette.	104	Bayonne.	Gomès frères.
Id.-Id.	Onfray-Painière	Brick.	142	Lannion.	Leroux.
Id.-Id.	Bessil.	*Id.*	208	Cette.	Péridier.
Id.-Id.	Whoutist (Y.).	*Id.*	165 2 p.	Granville.	Malicorne.
Id.-Id.	Morel (J.).	Brick-goël.	102	Dunkerque.	Le capitaine.
Id.-Id.	Duval.	*Id.*	196 2 p.	Saint-Malo.	Beauchef.
Id.-Id.	Lieutaud.	Bombarde.	119	Antibes.	Covi et comp.
Id.-Id.	Turbé.	Brick.	181	Nantes.	Paranque.
Id.-Id. d'Alger.	Ranguin.	Brick-goël.	140	Alger.	Le capitaine.
Id.-Id. et Amis.	Gillard (M.).	Brick.	130	Dunkerque.	L. Monnier.
Deux-Henriette	Garagnon.	Brick-goël.	185 2 p.	Marseille.	Guieu.
Id.-Julie.	Pivert.	Brick.	155 1 p. b.	Saint-Malo.	Despécher et c.
Id.-Sœurs.	Dezandt (G.).	*Id.*	112	Dunkerque.	B. Slys.
Id.-Id.	Gekiere (W.).	*Id.*	111	Calais.	P. Devot.
Id. Id.	Huet.	*Id.*	133 1 p. b.	Saint-Malo.	Fontan frères.

Deux-Sœurs.	Trabaud.	Brick.	230 2 p.	Marseille.	Guinde.
Id.-Sophie.	Roso.	*Id.*	183	Vannes.	Le capitaine.
Id.-Victoire.	Emens.	*Id.*	160 1 p. b.	Le Havre.	Le capitaine et c.
Diamant.	Castel.	*Id.*	288 2 p.	Marseille.	Garcin père.
Diane.	Maugendre.	3 m. barq.	200 2 p.	*Id.*	Gaudard et Ozanne jeune.
Dieppois.	Guedon.	Brick.	220 1 p. b.	Dieppe.	J. Duval.
Diligent.	Darvoix.	*Id.*	180	Bordeaux.	Le capitaine.
Id.	Lucas.	*Id.*	115	Saint-Brieux.	J. B. Bouellé.
La Diligente.	Leret.	*Id.*	124	Donarnenez.	De Lecluse.
Divine-Provid.	Beaussier (A.-V.	*Id.*	206 2 p.	Marseille.	Cailhol et comp.
Dominiq.-Eug.	Mauran (C.).	*Id*	134	*Id.*	Pagliano dit Mathieu.
Dorade.	Levesque.	*Id.*	131	Nantes.	Barthélemy.
Dorade.	Leborgne.	Brick-goël.	120	Bordeaux.	Le capitaine.
Id.	Lecornez.	Goëlette.	149	Dunkerque.	Hegnet.
Dordogne.	Leroy.	3 mâts.	300 2 p.	Bordeaux.	Gamain.
Dryas.	Soubry.	Brick.	230 1 p. b.	Le Havre.	Vaquerie - Chauveau.
Duc de Bord.	Coueffé.	*Id.*	180	Marseille.	Vincent.
Id. d'Orléans.	Baillif.	3 mâts.	445 2 p.	Granville.	Campion.
Id. Id.	Garnier.	Brick.	140 1 p. b.	Honfleur.	J. B. Aubert et c.
Duchesse Anne.	Lozach.	*Id.*	174 1 p. b.	Morlaix.	Andrieux et comp.
Id.-d'Angoul.	Brunet.	*Id.*	121	Agde.	Remes.
Dugnay-Trouin	Delastelle.	3 mâts.	281 2 p.	Saint-Malo.	Heurtel.
Id.-Id.	Roussel.	Brick.	200 1 p. b.	*Id.*	J. Michel.
Duguesclin.	Chauvet.	*Id.*	120	Nantes.	J. J. Garet et c.
Dunkerquois.	Carpentier.	Dogre-br.	120	Dunkerque.	Delrue.
Duperré.	Gourdan.	Brick.	205 2 p.	Marseille.	G. P. Lagrange.
Duquesne.	Olivier.	3 mâts.	300 1 p. b.	Cherbourg.	Guignont.
Durance.	Guillebert.	Brick.	236 1 p. b.	Le Havre.	Acher et Hébert.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Éclipse.	Blanchard.	Brick.	193 2 p.	Marseille.	Julien aîné.
Économie.	Gefflot (J.).	*Id.*	188 1 p. b.	Saint-Malo.	L. Hovius.
Id.	Bronzon.	*Id.*	160	Cette.	F. Pages.
Id.	Bonnet.	*Id.*	123 1 p. b.	La Rochelle.	Keroant.
Edmond.	Aud.bert.	3 mâts.	307 1 p. b.	Cette.	Bonllon père et fils.
Id.	Blavet (F.).	Brick.	174 1 p. b.	Nantes.	Th. Carmichaël et compagnie.
Id.	Fatome.	*Id.*	127	Rouen.	Delarbrie.
Edouard.	. . . . .	3 mâts.	400 2 p.	Le Hevre.	Ve. Millot-Toussaint et comp.
Id.	Avril.	Brick.	222 2 p.	Saint-Servan.	Lemaréchal.
Id.	Renaudeau.	*Id.*	192 1 p. b.	Granville.	Pillevesse.
Id.	Gazan.	Polacre.	200 1 p. b.	Marseille.	Vaillant.
Id.	Houssais.	3 mâts.	291 1 p. b.	Le Havre.	Veuve Humberg, Humberg fils et c.
Id.	Negret.	*Id.*	313 1 p. b.	Dunkerque.	Ed. Pelletreau.
Id.	Gariel.	*Id.*	408	Marseille.	Farrenc.
Id.	Redeuilh.	*Id.*	294 1 p. b.	Bordeaux.	J. J. Bosc et c.
Id.	Van Houlte (J.).	Galéasse.	117	Dunkerque.	Hecquet-V. Rapenbusen.
Id.	Polfray.	Brick.	113	Dieppe.	Rodoux.
Id.	Berneval.	*Id.*	151	Rouen.	Berneval j. et c.
Edouard-Laure.	Jourdans.	*Id.*	181	Bayonne.	Lagelouse et c.
Égide.	Lecours jeune.	3 mâts.	335 2 p.	Nantes.	Talvande et fils.
Égle.	Boulanger.	*Id.*	350 1 p. b.	Le Havre.	L. Martel.
Égle et Mélanie.	Terras.	Brick.	234 2 p.	Marseille.	Rostand, Bronoet et compagnie.
Égyptien.	Blanc.	*Id.*	220 2 p.	*Id.*	J. Altaras et c.
Éleonore.	Philibert.	*Id.*	300 1 p. b.	Bordeaux.	J. B. Sauvage.
Élisa.	Bougot (H).	*Id.*	230 1 p. b.	Saint-Malo.	Fontan.
Id.	Brun (L.).	*Id.*	115 1 p. b.	Toulon.	Simon.
Id.	Damourette.	*Id.*	150	Nantes.	Fonteneau.
Id.	Pitton.	*Id.*	135 2 p.	Granville.	Ve. Jourdan.
Id.	Dutauzin.	3 mâts.	285 1 p b.	Bordeaux.	Salles, Tieubert et compagnie.
Id.	Letellier.	Brick.	170 1 p. b.	Le Havre.	Lamotte et comp.
Id.	Lion.	*Id.*	116 1 p. b.	Dunkerque.	S. David.
Id.	Panier.	3 mâts.	240 2 p.	Bordeaux.	Dupeyrat junior.
Id.	Ruaud.	Brick.	170 1 p. b.	Le Havre.	Legrand.
Elisabeth.	Vuigner.	3 mâts.	338 2 p.	*Id.*	Quesnoy et Bretel.
Id.	Piton.	Brick.	212 1 p.	*Id.*	Ve. Pinel, Colombel aîné et fils.
Id.	Latapie.	3 mâts.	450 2 p.	Bordeaux.	J.J. Bosc et comp.
Id.	Enrico.	*Id.*	314 1 p. b.	Marseille.	A. Durand et c.
Id.	Espelet.	Brick.	142 2 p.	*Id.*	Badetti.
Id.	Lemard.	*Id.*	166	Rouen.	Beauvais aîné.
Id.	Leven.	*Id.*	192	Brest.	Bersolle frères.

Elisa-Clara.	Piquet.	Brick.	130	Bordeaux.	Verdelet frères.
Elise.	Pain.	Brick-goël.	160	*Id.*	Apian aîné.
Id.	Julien.	3 mâts.	292 2 p.	Marseille.	A. Fabre.
Elisée.	Larcheveau.	Brick.	107	Bordeaux.	E. Raba.
Elvina.	Huet.	Id.	191 1 p. b.	Saint-Servan.	Lemaréchal.
Id.	Lientaud.	Id.	135 1 p. b.	Marseille.	A. Warin.
Emile.	Havenel.	Id.	175 1 p. b.	Fécamp.	Le Borgne.
Id.	Audibert.	Id.	156	Marseille.	Double frères.
Id.	Bazin.	Dogre.	184	Saint Malo.	Le capitaine.
Id.	Bertraud.	Brick.	130 1 p. b.	Sables-D'Olonne.	E. Gaudin et c.
Id.	Ducoin.	3 mâts.	350 1 p. b.	Bordeaux.	J. J. Bosc et comp.
Id.	Isnard (J.).	Brick.	150 2 p.	Marseille.	J. Altaras et c.
Emile-Marie.	Demay.	Id.	168 1 p. b.	Saint-Valery.	Le capitaine.
Emilie.	Brodeau.	Id.	149	Nantes.	E. Peltier frères.
Id.	Falaise.	Id.	178 1 p. b.	Granville.	Le Mengnonnet.
Id.	Lebourg.	3 mâts.	300 1 p. b.	Bordeaux.	Bouscasse aîné.
Emilie Louise.	Terrier.	Brick.	157 1 p. b.	Fécamp.	Colaux.
Emilienne.	Dunain.	Id.	144 1 p. b.	Dunkerque.	Chavron Watel.
Emma.	Allenet.	Id.	106	Bordeaux.	Otard.
Id.	Aubert.	Id.	132	Caen.	Cavalier.
Id.	Guibert.	Id.	192	Le Havre.	Cor, Grandin et c.
Emmanuel.	Porre (E.).	Id.	161 1 p. b.	Dunkerque.	Le capitaine.
Enfans-Chéris.	Garcin (M.).	Id.	194 2 p.	Marseille.	Le capitaine.
Id.-Id.	Letallec (G.).	Brick-goël.	108	Prt-Navalo.	Le capitaine.
Entreprenant.	Leroux.	Brick.	170 2 p.	Saint-Malo.	Couanier et comp.
Id.	Leguen.	3 mâts.	249 2 p.	Nantes.	Ve. L. Marie et fils.
Eole.	Agasse.	Brick.	150	Rouen.	Deschamps.
Id.	Boullet.	Id.	164	Saint-Malo.	Latimier - Dubrix et Thomas fils.
Id.	Coursson.	Id.	199 2 p.	Saint-Brieux.	Karoteme.
Id.	Menes.	Id.	117 1 p. b.	*Id.*	Guibert et Corbel et compagnie.
Id.	Joret (J.-M.).	Id.	120 2 p.	Granville.	Lemengnonet.
Epervier.	Leroy.	Id.	207 1 p. b.	Saint-Malo.	Fichet-Duportal.
Ernest.	Beaudroit.	Id.	110	Sables-d'Olonne.	F. Laurence et fils.
Id.	Fournier.	Id.	193 2 p.	Granville.	Lemengnonet.
Ernestine.	Boinard.	Id.	106	Brest.	Lefebvre.
Erneste.	Lazarich.	Id.	279 2 p.	Fiume.	Le capitaine.
Espérance.	Berthomé.	Id.	120	Rochefort.	Petit.
Id.	Chevalier.	Id.	169 2 p.	Saint-Servan.	Ve. Guibert et fils.
Id.	Derosier.	Id.	152	Dunkerque.	Ed. Pelletreau.
Id.	Devries fils (N.)	Id.	205 1 p. b.	Dunkerque.	Devries père.
Id.	Leprêtre.	Id.	152 1 p. b.	Dieppe.	Flouet.
Id.	Février (P.).	Dogre.	125	*Id.*	Van Leembrouck.
Id.	Hugues.	3 mâts.	280 2 p.	Brest.	Guilhem.
Id.	Picquenay.	Brick.	191 2 p.	Pontrieux.	Goulet.
Id.	Leconiac.	Id.	118	Paimpol.	Le capitaine.
Espiègle.	Blanchet.	Id.	140 1 p. b.	Saint-Malo.	Ve. Guibert et fils.
Espoir.	Mallet.	Id.	136 2 p.	Granville.	Lemoine.
Id.	Buffet.	Id.	203 1 p. b.	Sables.	Chaigneau.
Id.	Chéron.	Id.	111	Rouen.	Le capitaine.
Estafette.	Taradoise.	Goëlette.	115	Marseille.	Vian.
Estelle.	Fourmy.	Id.	127	Boulogne.	L. Fontaine.
Id.	Roumois.	3 mâts.	193 1 p. b.	Le Havre.	Delarbre et comp.
Etna.	Trabaud.	Brick.	156	Marseille.	Guende frères.
Etoile.	Veran.	3 mâts.	203	*Id.*	F. Maglione.
Id.	Fontenau.	Brick.	103	Plassac.	Le capitaine.

Etoile.	Tessière (P.).	Brick.	380 2 p.	Marseille.	Bey frères.
Etoile de Mer.	Hénon.	3 mâts.	308 2 p.	Saint-Malo.	Magon-Vieuville.
Eucharis.	Farousse.	Brick.	160 1 p. b.	Bordeaux.	P. A. Bouscasse aîné.
Id.	Maissens.	3 mâts.	280 1 p. b	*Id.*	Foussat frères et c.
Id.	Morin.	Brick.	187 1 p. b.	Le Havre.	Deraime.
Eudoxie.	Curet.	Brick-goël	102	Marseille.	Benson et Beorne.
Eugène.	Allègre.	Brick.	180	*Id.*	Autran-Bélier et P. Autran.
Id.	Guérin (S.).	Bombarde.	105	Cette.	H. Vivarez aîné.
Id.	Guienet.	Brick.	114	Nantes.	Dubigeon.
Id.	Laud.	Id.	111	Le Havre.	Le capitaine.
Id.	Gabou.	3 mâts.	313 1 p. b.	Nantes.	P. Vince.
Id.	Lepère.	Brick.	1[illegible]5 2 p.	Saint-Malo.	Dupuis-Fromy fr.
Id. et Amélie.	Riccours.	Id.	243 2 p.	Marseille.	De St-Jean.
Eugénie.	Brontin (L.).	Id.	131 1 p. b.	Dunkerque.	A. Govard.
Id.	Dutertre.	Id.	217 1 p. b.	Nantes.	F. Favre et comp.
Id. et Amélie.	Combe.	Id.	276 2 p.	Marseille.	Pastré frères.
Eulalie.	Coindet.	3 mâts.	361 1 p. b.	Le Havre.	P. Banche.
Euphémie.	Delalande.	Brick.	143 2 p.	Saint-Servan.	Ve. Guibert et fils.
Euphrosina.	Alix.	Id.	193 2 p	Granville.	Lemengnonnet.
Europe.	Castex.	3 mâts.	300 1 p. b.	Bordeaux.	L. Labens et Rateau.
Euterpe.	Charbonnel.	Brick.	141 1 p b.	Rouen.	Mélen.
Evelina.	Delaporte.	3 mâts.	340 1 p. b.	Cherbourg.	Potel.
Excellent.	Bouffier.	Brick.	177 2 p.	Marseille.	Rostand, Vidal et compagnie.
Ezélia.	Fouque (J.).	Id.	162	*Id.*	Teissière.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Faisceau.	Mutel.	Brick.	170	Dieppe.	Leborgne.
Fanny.	Cordonnet (L.).	3 mâts.	300	Marseille.	Regis frères.
Id.	Guiraud (J.-G.).	Bombarde.	115	La Ciotat.	. . . . .
Id.	Henr .	Brick.	166	Le Havre.	Lefebvre aîné et compagnie.
Id.	Le Bian.	Id.	106	Saint-Servan.	Ve. Guibert et fils.
Id.	Mocquard.	Id.	123	Nantes.	L. Levesque.
Faune.	Douguet.	Id.	128 1 p. b.	Graville.	Lemengnonnet.
Félicie.	Lecan.	Id.	122 2 p.	Saint-Malo.	Pichet-Duportal.
Félicité.	Baquet.	3 mâts.	183 1 p. b.	Fécamp.	Mordon et comp.
Id.	Collet.	Brick.	132	Auray.	Etel.
Id.	Recoux.	Id.	196	Marseille.	St-Jean.
Id.	Ch. Trubert.	Id.	166 1 p. b.	Cette.	Sarran fils.
Id.-Renouvelée.	Such (B.).	Id.	143	Agde.	Berry-Dervieu fils.
Félix.	Bertho.	Id.	124	Bayonne.	Labrouche.
Id.	Le Mauff.	Id.	138 1. p b.	Redon.	Le capitaine.
Id.	Sévrie.	Id.	130 1 p. b.	Granville.	Hermagne.
Id.	Chenard.	Id.	237	Nantes.	Ogereau père.
Id.	Bourdet.	Id.	188 1 p. b.	Dieppe.	Lebaron.
Fénélon.	Jullien.	Id.	132	Le Havre.	Vattman et fils.
Ferdinand.	Classing.	3 m. barq.	296 1 p. b.	Saint-Malo.	L. Blaize.
Id.		Brick.	135	Granville.	Mannet.
Id.	Huet.	3 mâts.	275 1 p. b.	Nantes.	F. Favre et comp.
Figaro.	Peltier.	Brick.	186 2 p.	*Id.*	Gicquel.
Finette.	Dcuros.	Id.	260 1 p. b.	Marseille.	Le capitaine.
Flavie.	Dejolly.	3 mâts.	381	Le Havre.	Ve. G. Michel.
Flèche.	Pellat.	Id.	330 2 p.	Marseille.	P. Feu aîné et c.
Flètes.	Chemisard.	Brick.	200 1 p. b.	Bordeaux.	Ve. Delbos et fils.
Flore.	Lemaître.	3 mâts.	232 1 p. b.	Le Havre.	Martin et Page.
Id. et Delphine.	Exart.	Brick.	200 1 p. b.	Calais.	J. Leveux.
Foi.	Noël.	Dogre.	135	Saint-Malo.	Deshayes.
Fontainebleau.	Maher (P.).	Lougre.	130	Bordeaux.	Pédéron.
Fort-Royal.	Hervieu.	3 mâts.	310 2 p.	Cherbourg.	A. Bonfils.
Fortune.	Lehnby.	Id.	395 2 p.	Le Havre.	Vasse-Mancel.
Id.	Van Orbeck.	Dogre.	105	Dunkerque.	Ve. St.-Hillaire.
Id.-Edouard.	Monge.	Brick.	225 2 p.	Marseille.	Ph. Lagrange.
France.	Lartigue.	3 mats.	300 2 p.	Bordeaux.	Balguerie et comp.
François.	Cormier.	Id.	210 2 p,	Saint-Malo.	Dupuis-Fromy fr.
Id.	Fournaire.	Brick.	128	Bordeaux.	Le capitaine.
Id.	Carré.	Id.	161 2 p.	Saint-Brieux.	M. Hameno frère.
Id.	Lange (J.-F.).	Id.	301 2 p.	Marseille.	F. Fournier et fils.
François-Désiré	Bigot.	Id.	166 2 p.	Le Havre.	Mendra.
Françoise.	Gauthier (P.).	3 mâts.	240 1 p. b.	Cette.	J. Gautier.
Frasquita.	Cardin.	Id.	414 2 p.	Saint-Servan.	Lemaréchal.
Frédéric.	Gismet (S.).	Brick.	205 2 p.	Marseille.	Julien frères.
Id.	Le Tellier.	Id.	113	Caen.	Noël.
Frères-Unis.	Argilas.	Id.	212 2 p.	Marseille.	Sciama fr. et fils.
Fulgor.	Frémont.	Id.	221	Le Havre.	Levavasseur.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Gabriel.	Aubert.	Brick.	154	Bordeaux.	Gabalde.
Id.	Guise (P.-J.).	3 mâts.	385 2 p.	Marseille.	G. Chauvin.
Id.	Bruard.	Brick.	140	Nantes.	Bournichon fils aîné.
Gabrielle.	Dupouy.	3 mâts.	400 2 p.	Bordeaux.	Ve. Delbos et fils.
Id.	Grand.	Brick.	194 2 p.	Marseille.	Le capitaine.
Galathée.	Mony.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	J.-J. Poncet.
Gambie.	Baradeau.	Brick.	110	Nantes.	Ve. Bourcard, Philippe et c.
Gange.	Amiel.	3 mâts.	500 2 p.	Bordeaux.	Balguerie et c.
Garonne.	Guerin.	Goëlette.	400 2 p.	Bordeaux.	Inigo Espeletta et compagnie.
Gascon.	Boulay.	*Id.*	220 1 p. b.	*Id*	A. F. David.
Gaulois.	Grenier.	*Id.*	151 1 p. b.	Fécamp.	Savoie et comp.
Id.	Legrand.	*Id.*	218 1 p. b.	Le Havre.	Levavasseur et ca.
Général-Borgella.	Vidor.	*Id.*	147	Dieppe.	Quesney et Bretel.
Id.-Foy.	Dufaitel.	*Id.*	186 1 p. b.	Le Havre.	G. Sergent et c.
Id. Id.	Gaudreuil.	3 mâts.	263 1 p. b.	*Id.*	Ferrère et Morlot.
Général-Guilleminot.	Versaille (P.).	Galéasse.	124	Dunkerque.	J. L. Cuenin et c.
Id.-Sercey.	Floch.	*Id.*	156	Lorient.	Veillau.
Geneviève.	Bignonneau (A. J.-B.).	3 mâts.	243 1 p. b.	Nantes.	P. Vince.
Génie.	Barthez.	*Id.*	282 2 p.	Bordeaux.	A. F. David.
George.	Laporte.	*Id.*	250 1 p. b.	*Id.*	Loriage et fils aîné.
Id.-et Albert.	. . . . .	3 mâts.	396 2 p.	Le Havre.	J. Winslow.
Georgette.	Clément.	Brick.	169 1 p. b.	Dieppe.	Lecanno et comp.
Id.	Lebesque.	Goëlette.	101	Nantes.	Trenchevent jne.
Girafe.	Duhamel.	Brick.	150 2 p.	Saint-Malo.	Salmon et comp.
Id.	Esmiol.	*Id.*	257	Marseille.	Bero.
Gironde.	Labal.	Goëlette.	453 2 p.	Bordeaux.	Inigo Espeletta et compagnie.
Glaneuse.	Des Fourneaux.	*Id.*	200 1 p. b.	Le Havre.	Drogy et Blanchet.
Globe.	Gaillard.	*Id.*	240	Nantes.	Th. Dobrée de Cannink et comp.
Godefroy.	Hugues.	*Id.*	236 2 p.	Marseille.	J. Rogier
Goëland.	Duchêne.	*Id.*	149	Saint-Brieux.	Rouxel-Vilferon.
Gol.	Millet.	3 mâts.	389 2 p.	Le Havre.	Sully Brunet.
Grand-Canada.	Turber.	Lougre.	115	Marseille.	Capt.
Id.-Duquesne.	Podesta.	*Id.*	309 1 p. b	Dieppe.	Valery-Bretel.
Id.-Navigateur.	Mainière.	Brick.	240 2 p.	Le Havre.	Quesnel aîné.
Gratitude.	Dubut.	*Id.*	197 1 p. b.	*Id.*	Fontan frères.
Guadeloupe.	Roux.	3 mâts.	338 2 p.	Marseille.	Raybaud et Labattu.
Id.	Gibert (A.).	*Id.*	240 1 p. b.	Bordeaux.	Dupuch.
Guerrière.	Martin.	*Id.*	435 1 p. b.	Marseille.	Ségur frères et c.
Guillaume.	Esnol.	Brick.	187 1 p. b.	Dieppe.	Duval.

Guillaume-Tell.	Bourdet.	3 m. barq.	290	1 p. b.	SaintMalo.	Fontan jeune.
Id.	Buchon.	*Id.*	409	2 p.	Le Havre.	Gaudin.
Gustave.	Cousteau.	Brick.	158		Bordeaux.	Aumailley.
Id.	Hervichon.	*Id.*	128		Saint-Servan.	Maréchal.
Id.	Geflot.	*Id.*	169		Saint-Malo.	Dupuy-Fromy fr.
Id.	Blaye.	*Id.*	139		Bordeaux.	Merkel et Schroder.
Id.	De Maure.	*Id.*	232	2 p.	Toulon.	Suchet.
Gustave.	Drouet.	3 mâts.	292	2 p.	Cherbourg.	A. Bonfils.
Id.	Quénon.	Brick.	150	1 p. b.	Marseille.	Meynier frères.
Id.-Ernest.	Martin.	*Id.*	120		Bordeaux.	Villenenve et Lasserre.
Guyane.	Simon (T.)	*Id.*	221		Nantes.	Ferdinand Favre.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Hardy.	Roboyer.	Brick.	172 2 p.	Marseille.	Sciama fr. et c.
Harmonie.	Berthelot.	*Id.*	159	Dunkerque.	Ve. Loran et fils.
Id.	Kermel.	3 mâts.	546 2 p.	Bordeaux.	Foussat fr. et c.
Id.	Porée.	*Id.*	222 2 p.	Saint-Valery.	Le capitaine.
Id.	Baxter.	*Id.*	430 2 p.	Le Havre.	Lamotte et c.
Hâvre.	Ridel.	*Id.*	366 2 p.	*Id.*	*Id.*
Id.	Dugué.	Brick.	229	*Id.*	At Leroux.
Hector.	Villedieux.	*Id.*	164 1 p. b.	Granville.	Le capitaine.
Héloise.	Brun.	Bombarde	100	Agde.	Le capitaine.
Id.	Coquet.	*Id.*	234 2 p.	Marseille.	Morin et Coquet.
Henri.	Coste.	*Id.*	160 1 p. b.	*Id.*	A. Garnier.
Henri IV.	Andrac (L.).	Bat. à vap.	250 2 p.	*Id.*	Ch. et A. Bazin.
Henriette.	Héron.	Brick.	244 1 p. b.	Saint-Malo.	Latimier Duclx et Thomas fils.
Id.	Portes (J.-B.).	Brick-goël.	130	Marseille.	Lafond et c.
Henriette.	Raimon.	Brick.	120	Marseille.	Cohen.
Id.	Petit.	3 mâts.	296 2 p.	Saint-Brieux.	Guibert et c.
Id.	Salmon.	Brick.	103	Saint-Malo.	Beauchet.
Id.-Louise.	Portal.	Brick-goël.	139	Cette.	Sieveking-Tandon et comp.
Id.-et Marie.	Laurent fils.	3 mâts.	358 2 p.	Saint-Malo.	Lemoine.
Hercule.	Bachelet.	*Id.*	289 1 p. b.	Le Havre.	D. Ancel et fils.
Id.	Chassenez.	3 mâts.	200 1 p. b.	Bordeaux.	Labens fils de l'aîné et Rateau.
Id.	Lathouwer.	Galéasse.	104	Dunkerque.	T. Nosten.
Id.	Canaud.	Brick.	160	Nantes.	Veuve Bourcard, Philippe et c.
Hermine.	Guyodo.	*Id.*	166 1 p. b.	Vannes.	Seymier frères.
Id.	Lenoir.	*Id.*	174	Redon.	Le capitaine.
Herminie.	Soret.	*Id.*	190	Nantes.	Thareau et Cibot.
Hermione.	Albert.	Brick.	180 1 p. b.	Marseille.	Vian.
Héros.	Grémont.	3 mâts.	352 1 p. b.	Le Havre.	Ferrère et Morlot.
Heureuse-Clara.	Monier.	Brick.	120 1 p. b.	Marseille.	A. Millou.
Heureuse-Mathilde.	Senez.	Brick.	136	Marseille.	A. Plasse, M. Homsy et c.
Id.-Union.	Guillaume.	3 m. barq.	213 1 p. b.	Le Havre.	Le capitaine.
Id.-Victorine.	Gibert.	Bombarde.	118	Marseille.	Le capitaine.
Heureux.	Baeker.	Galéasse.	110	Dunkerque.	Van Cauwenberghe, Douay.
Id.	Lecomte.	Dogre.	110	Le Havre.	Le capitaine.
Id.-Adolphe.	Henri.	Brick.	166	*Id.*	*Id.*
Id.-Antoine.	Lombart (A.).	*Id.*	230 2 p.	Marseille.	Bensa fils.
Id.-Charles.	Cauvin.	Dogre.	122	*Id.*	E. Musso.
Id.-Joseph.	Otto (J.-B.-E.).	Brick.	128	*Id.*	Bensa fils.
Id. *Id.*	Rance (P.).	*Id.*	126	*Id.*	Flory.
Id.-Retour.	Icard.	*Id.*	135 2 p.	*Id.*	Hermitte.
Héva.	Poulain.	Bat. à vap.	174	Rouen.	H. Maillet et c.
Id.	Ridel.	3 mâts.	466 2 p.	Le Havre.	Lamotte et c.

Hiram.	Cruchet.	3 m. barq.	226 1 p. b.	Bordeaux.	Le capitaine.
Hirondelle.	Abram.	Brick.	276 2 p.	Marseille.	Garnier et c.
Id.	Giffard.	Brick.	106	Caen.	Duclos.
Id.	Roustan.	*Id.*	195	Bordeaux.	Balguerie et c.
Id.	Sergent.	3 m. barq.	236	Le Havre.	Aymes.
Horizon.	Bernard.	3 mâts.	301 1 p. b.	Bordeaux.	Dupeyrat junior.
Hortense.	Aubin.	3 mâts.	320 2 p.	Marseille.	Toussaint-Benet.
Id.	Jouet.	3 mâts.	339 2 p.	Le Havre.	Ballard.
Hudson	Brunet.	*Id.*	193 1 p. b.	*Id.*	Ledo.
Huit-Avril.	Guégan.	*Id.*	163	Saint-Malo.	Guin.
Hussard.	Tricard.	3 mâts.	218 2 p.	Granville.	Lerond.
Hyacinthe.	Cormier.	*Id.*	121	*Id.*	Baron de Macors et c.
Hyade.	Hautin fils.	3 mâts.	232 1 p. b.	Dunkerque.	Dagneau-Symonsen.
Hyppolite.	Delbeck.	*Id.*	215 1 p. b.	Dunkerque.	Billemon et c.
Id.	Héry.	*Id.*	105	Redon.	Gibbon.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Ida.	Neel.	Brick.	191 1 p. b.	Le Havre.	Després.
Ignatia.	Lechartier.	3 mâts.	400 2 p.	Bordeaux.	José Ramirez.
Indien.	Airaud (J.-L.).	*Id.*	276 2 p.	Marseille.	Julien frères.
Id.	Guyard.	*Id.*	275 2 p.	Nantes.	Haentjens frères.
Id.	Benard.	Brick.	161 1 p. b.	Granville.	Campion.
Id.	Morin.	3 m. barq.	405 2 p.	Le Havre.	. . . . .
Indus.	Ballais.	3 mâts.	376 2 p.	*Id.*	Acher le jeune.
Industrie.	Chamblom.	*Id.*	404 2 p.	*Id.*	Ferrère et Morlot.
Id.	Pallius (J.).	Brick-goël.	104	Agde.	Bromont.
Innocence.	Autran.	Bombarde.	100	Marseille.	Le capitaine.
Intimité.	Hamonot.	3 mâts.	254 2 p.	Saint-Brieux.	Boulay.
Intrépide-Canaris.	Deheules.	*Id.*	250 1 p. b.	Rouen.	Mathéus et fils.
Iréné.	Corru (P.).	Brick.	187 1 p. b.	Dieppe.	Sellier fils et comp.
Iris.	Blandin.	*Id.*	139	Saint-Malo.	Delongrais.
Id.	Demay.	Brick-goël.	105	Boulogne.	Clairté et compag.
Id.	Bernard.	Brick.	120	Bordeaux.	Laporte.
Irma.	Benard.	3 mâts.	350 2 p.	Le Havre.	Quesnel aîné.
Id.	Renier.	Brick.	120	Bordeaux.	Villeneuve et Lassère.
Isaïe.	Malfilatre.	3 mâts.	260 1 p. b.	Le Hâvre.	J.-J. Beaufils.
Isambert.	Auner.	*Id.*	311 1 p. b.	Brest.	Gautier et Dubois.
Isidore.	Leminihy.	Brick.	163 2 p.	Bordeaux.	Ch. Laporte.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Jacques.	Gamain.	3 mâts.	430 1 p. b.	Rouen.	J. Levavasseur.
Id.	Cabanac.	Brick.	200	Bordeaux.	A. Changeur.
Jason.	Cantin.	*Id.*	110	Saint-Martin.	Ve. Girodeau.
Id.	Buisson.	3 mâts.	364 1 p. b.	Rouen.	J. Levavasseur.
Jean-Baptiste.	Aubert.	Brick.	184	Caen.	Manoury-Lacour jeune.
Id.-Id.	Chiasson jeune	*Id.*	140 1 p. b.	Nantes.	J.-B. Couy.
Id.-Id.	Durand (F.).	*Id.*	132 2 p.	Saint-Malo.	Dupuis-Fromy fr.
Jean-Bart.	Avril.	*Id.*	143	Granville.	Varin, Boisnard, Grandmaison et compagnie.
Id.-Henri.	Perreins.	3 mâts.	376 2 p.	Bordeaux.	Barbier et capit.
Id.-Jacques.	Charpentier.	Lougre.	110	Dieppe.	J. Vincent.
Id.-Id.	Guerin.	3 mâts.	650 2 p.	Saint-Malo.	L. Hovins.
Id.-Id.	Pruneau.	3 m. barq.	190	Nantes.	Garet et Pineux.
Id.-Maurice.	Deftangue.	3 mâts.	270 1 p. b.	Bordeaux.	Dasquemy.
Id.-Pierre.	Duval (P.).	Brick.	150	*Id.*	Vasquez et comp.
Jeanne-d'Arc.	Blondeau.	3 mâts.	195 1 p. b.	Le Havre.	Demaraise.
Jeannette.	Bellanger.	Galéasse.	108	Dunkerque.	Le capitaine.
Jenny.	Nissen (J.).	*Id.*	131	*Id.*	A. Govard.
Id. et Caroline.	Logier.	Brick.	141	Agde.	Médaille et comp.
Jésus, Joseph et Marie.	Mustaglia.	Brick-goël.	104	Calvi.	Renoux.
Jeune Adèle.	Dupuis.	Dogre.	122	Dunkerque.	Le capitaine.
Id.-Id.	Guilloux.	Brick.	150 2 p.	Marseille.	Ventre.
Id.-Id.	Kersulec.	*Id.*	196	Lorient.	Fougeroux.
Id.-Alexandre.	Fardel.	*Id.*	139 1 p. b.	Nantes.	J. Rosier.
Id.-Anaïs.	Remusat.	3 mâts.	332 2 p.	Marseille.	Vian cadet.
Id.-Alphonse.	Languaigne.	Goëlette.	100	Le Havre.	Leleu et Budard.
Id.-Anatole.	Dutertre.	Brick.	117	Nantes.	Minatte.
Id.-Annette.	Bensa.	*Id.*	113	Marseille.	Borelli frères.
Id.-Antoine.	Boudevillain.	*Id.*	117 1 p. b.	Saint-Valery.	V. Dupuis.
Id.-Arthur.	Pivert (F.-P.).	*Id.*	189 1 p. b.	Saint-Malo.	Despécher et Michel.
Id.-Auguste.	Tuvache.	*Id.*	220 1 p. b.	Bordeaux.	Dasquemy.
Id.-Caroline.	Grandin.	Lougre.	106	Croix-de-Vie.	Collinet.
Id.-Id.	Deshaies.	Brick.	200 1 p. b.	Le Havre.	Arnaud.
Id.-Céline.	Durand.	*Id.*	118	Nantes.	F. Quesmau.
Id.-Charles.	Jourdan (A.).	Bombarde.	105	Marseille.	Bernard.
Id.-Id.	Lecourt (J.)	Brick.	151	Saint-Malo.	Despécher et Michel.
Id.-Clarisse.	Gras.	*Id.*	126	Marseille.	Ve. Chauvet.
Id.-Cléanthe.	Loget.	*Id.*	125	*Id.*	Viau.
Id.-Clémence.	Dunet.	3 mâts.	213 1 p. b.	Le Havre.	Lahens et Hermé.
Id.-Edmond.	Cendre.	Bombarde.	104	Agde.	Le capitaine.
Id.-Edouard.	Lemoine.	3 mâts.	329 2 p.	Cherbourg.	Guignan.
Id.-Eglé.	Even.	*Id.*	305 2 p.	Pontrieux.	Le capitaine.

Jenne-Elise.	Bunel.	Brick.	122	Saint-Malo.	Latimier-Duclx et Thomas fils.
Id.-Id.	Roubion.	*Id.*	180 2 p.	Marseille.	Badetti.
Id.-Id.	Boisnard.	*Id.*	210 2 p.	Granville.	Malicorne.
Id.-Id.	Grimard.	*Id.*	1 9	Bordeaux.	E. Raba.
Id.-Emile.	Grosbon.	3 mâts.	334 2 p.	Nantes.	Soubzmain.
Id.-Emilie.	Gabriel (A.).	Brick.	234 2 p.	Marseille.	Rey frères.
Id.-Id.	Joulin.	*Id.*	136	Saint-Brieux.	Buot.
Id.-Id.	Amanieu.	*Id.*	120	Bordeaux.	Vasquès et comp.
Id.-Emmanuel.	Nissen (J.).	*Id.*	150	Dunkerque.	P. Beck.
Id.-Ernest.	Crétin.	3 mâts.	380 2 p.	Bordeaux.	Hourquebie fr.
Id.-Id.	Biscare.	Brick.	233 2 p.	Marseille.	Béward.
Id.-Eugène.	Hennequin.	*Id.*	160	Nantes.	Dubigeon.
Id.-Fanny.	Guillaume.	*Id.*	100	La Rochelle.	Le capitaine.
Id. Id.	Laugier.	Brick-goël.	102	Marseille.	A. Larguier.
Id.-Félix.	Lediabat.	Chasse-m.	115	Vannes.	Guerry.
Id.-Gabrielle.	Dumas.	3 mâts.	260 2 p.	Bordeaux.	Bento José y Vieyra.
Id.-Gustave.	David (F.).	Brick.	101	Nantes.	J.-J. Garet.
Id.-Héloïse.	Bonnefoy.	*Id.*	228 2 p.	Marseille.	Rosbeaud et comp.
Id.-Henri.	Bichon.	*Id.*	145	Bordeaux.	Schroder.
Id.-Id.	Menard.	*Id.*	268 2 p.	Marseille.	Pierrefeu aîné et c.
Id.-Id.	Moré.	*Id.*	137	Dieppe.	Logriel.
Id.-Id.	Hébert (C.).	*Id.*	110	Rouen.	Le capitaine.
Id.-Id.	Vaillant (P.-J.).	Goëlette.	107	Dunkerque.	F. van Cauwenberghe.
Id.-Id.	Louet (J.-F.).	Brick.	111	*Id.*	J. Conseil.
Id.-Id.	Meslier.	*Id.*	206 2 p.	Saint-Brieux.	H. Bernard.
Id.-Herminie.	Dupuy.	*Id.*	227 1 p. b.	Bayonne.	Dalasque.
Id.-Hortense.	Romel.	Galéasse.	116	Dunkerque.	J. Beck.
Id.-Id.	Moreau.	Brick.	291 1 p b.	Bordeaux.	Durin, Chaumelet c.
Id.-Id.	Garnot.	3 m. barq.	200	*Id.*	Le capitaine.
Id.-Indienne.	Blanchard.	*Id.*	297 2 p.	Marseille.	Julien frères.
Id.-Irmisse.	Ventre (Ch.).	3 mâts.	359 2 p.	*Id.*	Gilibert fils et c.
Id.-Joséphine.	Barneaud.	*Id.*	243 2 p.	*Id.*	Franze et comp.
Id.-Jules.	Laceste.	Brick.	100	Bordeaux.	Verdelet frères.
Id.-Laure.	Duprey.	*Id.*	125	Rouen.	Veyrier-Recoules et compagnie.
Id.-Id.	Dupuis.	*Id.*	125	*Id.*	Debauvais.
Id.-Id.	Lannes.	3 mâts.	280 1 p. b.	Bordeaux.	Lafonta.
Id.-Louis.	Lafosse.	*Id.*	240 1 p. b.	Le Havre.	Tardif.
Id.-Lou[illegible]	Delamonerie.	Goëlette.	106	La Martinique.	Brasin et compag.
Id.-M[illegible]	Demay (V.).	Brick.	181	Saint-Valery.	Le capitaine.
Id. [illegible]	Vincens.	*Id.*	125	Saint-Brieux.	H. Besnard.
Id.-[illegible]	Quilbert.	*Id.*	120	Granville.	Varin, Boisnard, Grandmaison et compagnie.
Id.-Marin.	Corchuan (A.).	Chasse-m.	100	Prt-Navalo.	Le capitaine.
Id.-Mathilde.	Bromais.	3 mâts.	310	Nantes.	Ducarrey et Beaudot.
Id.-Ménandre.	Monnier (A.).	Brick.	167 2 p.	Marseille.	Rambaud.
Id.-Nelly.	Baudouin.	*Id.*	230 1 p. b.	Bordeaux.	Dusseau et comp.
Id.-Normande.	Hochet.	*Id.*	126	Cherbourg.	Postel.
Id.-Octavie.	Castinelli.	Bombarde.	101	Marseille.	Chaud et comp.
Id.-Olympe.	Futs (F.-P.).	Brick.	118	Dunkerque.	P. Durin.
Id.-Palmire.	Quezenec.	3 mâts.	296 2 p.	Saint-Malo.	Fontan frères.
Id.-Prosper.	Hernoult.	Brick.	204 1 p. b.	Nantes.	Jacometty.

Jeune-Raimond	Du Bourdieu.	3 m. barq.	235 1 p. b.	Bordeaux.	Lescalle.
Id.-Sophie.	Billet.	Brick.	107	Nantes.	Liancour.
Id.-Victoire.	Fréchon.	*Id.*	116	Dieppe.	Bandon.
Id.-Volcy.	Lacouture.	*Id.*	200 1 p. b.	Bordeaux.	Foussat frères et c.
Joseph.	Lameau.	*Id.*	240 1 p. b.	*Id.*	F. Buxo.
Id.	Le Roy.	*Id.*	122 1 p. b.	Saint-Malo.	C. Blaize.
Id.-Charles.	Blanchelli.	*Id.*	142	Marseille.	Le capitaine.
Id.-Désiré.	Bévin.	Chasse-m.	105	Auray.	Hetté.
Id.-Etienne.	Preve (A.).	Brick-goël.	137	Marseille.	E. Musso.
Id.-Louis.	Lautier.	Brick.	225	*Id.*	Gilbert et fils.
Joséphine.	Aubin.	Dogre.	114	Dunkerque.	Blomme fils.
Id.	Brégéon.	Brick-goël.	133	Boulogne.	L. Fontaine.
Id.	Bréjon.	Brick.	147	Saint-Malo.	P. Pottier et Surcouff.
Id.	Menard.	*Id.*	122 1 p. b.	Dunkerque.	Morbais aîné.
Id.	Maire.	*Id.*	100	Le Havre.	Le capitaine.
Id.	Oger.	*Id.*	134 1 p. b.	Dunkerque.	Schneider.
Id.	Watel.	3 m. barq.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Dasquemy.
Joyeux.	Such (F.).	Brick.	150 1 p. b.	Marseille.	F. Maglione.
Jules.	Depensier.	*Id.*	110	Saint-Malo.	Dupuy-Fromy fr.
Id.	Reines.	*Id.*	160	Le Havre.	Quesney et Bretel.
Id.	Clavier (D.).	Brick-goël.	102	Marseille.	Chaud et compag.
Id.	Lecours aîné.	3 mâts.	353 2 p.	Nantes.	Ducoudray-Bourgault et fils.
Id.	Gottreau.	Brick.	101	Saint-Malo.	L. Hovius.
Id.	Chatelain.	*Id.*	210 1 p. b.	Dunkerque.	G. Malo.
Id.	Poupon.	3 mâts.	230 1 p. b.	Bordeaux.	Foussat frères et c.
Id. (Paquebot).	Mahé.	Brick.	150	Nantes.	Baillergeot et Naudin.
Id.	Taravelle.	*Id.*	240 p. b.	Marseille.	Rey frères.
Jules-Félix.	Guérin.	Brick-goël.	130	Cette.	Fournaire.
Id. et Julie.	Leroy.	Brick.	180	Le Havre.	Le capitaine et c.
Julia.	Brun.	*Id.*	135 2 p.	Marseille.	A. La Douce.
Julie.	Chedville.	*Id.*	113	Caen.	Ve. Falmès.
Id.	Merlier (B.).	*Id.*	147	Dunkerque.	Bonvarlet frères.
Id.	Painchaud (A.).	*Id.*	110	Bordeaux.	Schoeder.
Id.	Préager (S.).	Goëlette.	120	Calais.	P. Devot et comp.
Id.	Remusat (S.).	Brick.	257 2 p.	Saint-Malo.	Dupuy-Fromy fr.
Id.	Vasseur.	*Id.*	195 2 p.	Calais.	J. Leveux.
Julien.	Bidel.	*Id.*	143	Nantes.	Leray.
Jumeaux.	Exard.	*Id.*	112	Le Havre.	Ballot junior.
Jupiter.	Dacheux.	3 mâts.	424 2 p.	*Id.*	Lahure-Doney et Lemaistre.
Juste.	Davalet.	Brick.	124	Rouen.	Le capitaine.
Id.	Mialhe.	3 mâts.	350 1 p. b.	Bordeaux.	Ch. et O. Durand.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Laborieux.	Levesque.	Brick.	126	Lannion.	Doucet et Fannerot
Lancier.	Turbé.	*Id.*	111	Lorient.	Meillour.
Landais.	Mourgues.	*Id.*	179 1 p. b	Bordeaux.	Beyt frères.
Laure.	Amanieu aîné.	3 mâts.	250 1 p. b.	*Id.*	Le capitaine.
Id.	Gaston.	Brick.	126	La Rochelle.	Bonnemort et c.
Id.	Lavaux (J.).	*Id.*	140	Bordeaux.	Le capitaine.
Id.	Lavergne.	*Id.*	278 1 p. b.	Nantes.	P. Vince.
Id.	Larré (C.).	Goëlette.	120	Bayonne.	Palengat frères.
Laurentia.	Jobit.	3 mâts b.	300 2 p. b.	Bordeaux.	C. Mestre.
Légère.	Hermitte.	Bombarde.	114	Marseille.	Double frères.
Léocadie.	Lesmer.	Brick.	141 1 p. b.	Dieppe.	B. Blanquet.
Léon.	Cazalis.	3 mâts.	233 1 p. b.	Bordeaux.	Valleau et comp.
Id.	Giraud.	Brick.	184 1 p. b.	Dieppe.	Le capitaine et c.
Léonidas.	Lagrée (F.).	*Id.*	240 1 p. b.	Nantes.	F. Gicquel.
Léopold.	Manissier.	*Id.*	141	Caen.	Manoury - Lacour jeune.
Les Louises.	Audibert.	*Id.*	247 p. b.	Marseille.	Calvi.
Id.	Van Gend (C.A.)	Goëlette.	135	Dunkerque.	De Gravier et c.
Lévrier.	Prévert.	Brick.	160	Saint-Malo.	Lemoine.
Id.	Prégis.	*Id.*	150	Marseille.	Régis père.
Lézard.	Lerestre.	*Id.*	139 1 p. b.	Nantes.	Mosneron - Dupin fils.
Liancourt.	. . . . .	3 mâts.	431 2 p.	Le Havre.	J. Winslow.
Liane.	Cary (J.).	Goëlette.	120	Boulogne.	Fontaine fils.
Lionel.	Laborde.	3 mâts.	327 1 p. b.	Bordeaux.	Beyssac aîné.
Lise.	Dupeyrat (M.).	Goëlette.	114	*Id.*	P. Rouet.
Id.	Lecachenx.	3 mâts.	300 1 p b.	*Id.*	P. Vignes et fils.
Id. et Aimée.	Moulinet.	*Id.*	226 1 p. b.	*Id.*	Lannes et Moulinet.
Loire.	Boulanger.	*Id.*	320 1 p. b.	Le Havre.	J.-J. Beaufils.
Louis.	Borelly (J.).	*Id.*	257 2 p.	Marseille.	Bruat, Daniel et compagnie.
Id.	Démigné.	Brick.	215 1 p. b.	Nantes.	F. Quesneau.
Id.	Courson (D.).	*Id.*	160	Saint-Brieux.	Denis et compag.
Id.	Cochard (G.).	*Id.*	187 2 p.	Granville.	Leclerc.
Id.-Antoine.	Ducasse.	*Id.*	160	Marseille.	F. Vidal.
Id.-Philippe Ier.	Delaborde.	*Id.*	218	Nantes.	Tharrau et Cibot.
Louisa.	Leraistre.	*Id.*	180	Bordeaux.	P. Dufresne et c.
Louise.	Amont.	*Id.*	177 2 p.	Saint-Brieux.	Ve. Boussel et c.
Id.	Blanchard.	*Id.*	140	Bordeaux.	Ve. Delandaluze et compagnie.
Id.	Benoist.	*Id.*	109	Caen.	Manoury - Lacour jeune.
Id.	Lamort.	*Id.*	149	Saint-Malo.	Capar.
Id.	Hardouin.	*Id.*	120	Bordeaux.	J. Laveau.
Id.	Lelèze.	*Id.*	267	Brest.	Bersolle frères.
Id.	Allard.	*Id.*	133	Dunkerque.	B.-E. Hubert.
Id.	Montfort (A.).	*Id.*	247 2 p.	Marseille.	Calvi.

Louise.	Moreau.	Brick.	162	Bordeaux.	Sandrié et Pouydebat.
Id.	Pattin (C.-G.).	*Id.*	179	Rouen.	J.-B. Lemire.
Id.	Van Gendt (L.).	Goëlette.	135	Dunkerque.	Degr[illegible]ez et comp.
Id.	Bauzant (L.).	Brick.	122 2 p.	Marseille.	A. D[illegible].
Id.	Duhautcilly.	3 mâts.	300 2 p.	Nantes.	Labouch[illegible]t e.
Id.	Dunet.	Brick.	230 2 p.	Le Havre.	Hermé.
Id.	Gauthier (P.).	*Id.*	210 2 p.	Cette.	Claude [illegible] et c.
Id.	Jus (J.-L.).	*Id.*	197 2 p.	Saint-Brieux.	L. Denis.
Id.-Anne.	Lehecho.	*Id.*	142	Vannes.	Lefol.
Id.-Emilie.	Vatel.	Brick-goël.	180 1 p. b.	Bordeaux.	Ve. Landaluze et c.
Id.-Félicité.	Le Gallec.	*Id.*	115	Vannes.	G.-F. Miller.
Id. et Clara.	Aprosy.	3 mâts.	260 2 p.	Marseille.	F. Martin.
Lucie.	Garangnon.	Brick.	313 2 p.	*Id.*	J. Plagniol.
Id.	Saillant.	*Id.*	189 1 p. b.	Nantes.	L. Levesque aîné.
Lucile.	Albraud.	Polacre.	158 1 p. b.	Marseille.	Gilibert fils aîné et compagnie.
Id.	Lucet (B.).	Brick.	115	Nantes.	Guyot.
Lucullus.	Henry.	3 mâts.	300 1 p. b.	Bordeaux.	Cruz et Erfilt.
Lydie.	Rosier.	*Id.*	359 p. b.	Nantes.	B. Dufou et fils.
Lyonnais.	Madaille.	Brick.	195 2 p.	Marseille.	F. Gautier.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Magellan.	Dubois.	3 mâts.	293 2 p.	Nantes.	Ducarrey et Baudot.
Maho.	Guignon (J.-G.)	*Id.*	275	Marseille.	Pazzré.
Malabar.	Gossein (J.-B.).	*Id.*	187	Le Havre.	Broucke.
Id	Pellettier.	*Id.*	261 1 p. b.	*Id.*	D. Ancel et fils.
Maréchal-Ney.	Hervé.	Brick.	226 1 p p.	Le Havre.	Sergent et c.
Marfidius.	Garcin (B.).	3 mâts.	333 2 p.	Marseille.	M. Badetti.
Maria.	Allemès (L.-J.).	Brick.	222 1 p. b.	Dunkerque.	Papegeay et c.
Id.	Naessen (J.).	Dogre.	120	Dunkerque.	A. Govard.
Id.	Noë (S.-M.).	Brick.	199	Vannes.	Capitaine.
Mariane-Isabelle.	Lequelec.	3 mâts.	259 1 p. b.	Bordeaux.	A. Camin et Santa-Coloma.
Id.-Julie.	Huigont.	Dogre.	125	Saint-Malo.	Fontan frères.
Id. Rosalie.	Monnier.	Brick.	1 5	Pénerf.	Picard.
Marie.	Berthomé.	*Id.*	107	Les Sables.	Crochet et c.
Id.	Boone (J.).	Dogre.	103	Dunkerque.	Taffin.
Id.	Lamuse (E.).	Brick.	118 2 p.	Granville.	Lahoussaie fr. et c.
Id.	Téniger.	*Id.*	130 1 p. b.	Nantes.	Brousset
Id.	Fourmentin.	*Id.*	137	Dunkerque.	Boudin.
Id.	Galibert.	Brick.	160 2 p.	Marseille.	Capitaine.
Id.	Petit.	*Id.*	116	Bordeaux.	Capitaine.
Id.	Vitel.	*Id.*	118 2 p.	Binic.	Le Pomellec frères.
Id.-Aglaé.	Bouchales.	*Id.*	286 1 p. b.	Bordeaux.	Conseil frères.
Id.-Angélique.	Le Ménager.	*Id.*	195	Saint-Malo.	Leteztu, Pontry.
Id.-Anne.	Dalérac.	*Id.*	100	Nantes.	Dubigeon.
Id.-*Id.*	Clemenceau.	3 mâts.	215	Rouen.	Bard jeune.
Id.-*Id.*	Michel (E.).	Brick-goël.	103	Agde.	P. Michel.
Id.-Caroline.	Legrand.	Brick.	168	Dieppe.	Bretel.
Id.-Catherine.	Gulcher (P.-A.).	Ch.-marée.	118	Brest.	Villeneuve.
Id.-Cécile.	Jouve (B.).	Bombarde.	130	Agde.	Such.
Id.-Elisabeth.	Roux (B.).	*Id.*	105	Marseille.	Poitevin et c.
Id.-*Id.*	Cornillier jeune.	3 m. barq	296 2 p.	Nantes.	F.-F. Arnaud et Hardouin.
Id. - Gabrielle-Selima.	Sénez.	Bombarde.	111	Marseille.	A. Plassé, Homsy et compagnie.
Id.-Joseph.	Hénon.	Brick.	101	Saint-Malo	Magon-Vieuville.
Id.-*Id.*	Guevenoux.	*Id.*	194	Nantes.	Guevenoux père.
Id.-Marguerite	Grequer.	Ch.-marée.	108	Vannes.	Paintaux.
d.-Rose.	Esnol.	Brick.	170	Granville.	Tardif.
Marie-Thérèze.	Calvana.	Brick.	144	Toulon.	Roussion.
Id.-*Id.*	Gallais (J.).	*Id.*	124	Saint-Malo.	Gautier.
Id.-*Id.*	Provost.	*Id.*	100	Landerneau.	Radiguet et comp.
Id.-*Id.*	Taffrain.	*Id.*	121 1 p. b.	Saint-Brieux.	L. Denis.
Id.-Victoire.	Picquet.	Dogre.	110	Le Havre.	Le Normand.
Id.-et Victorine	Coreil.	Brick.	274 2 p.	Marseille.	Chiappa fr. et c.
Marius.	Bronzon.	Polacre.	115	Cette.	Bronzon.
Marne.	Drouet.	Brick.	270 1 p. b.	Le Havre.	Le capitaine.
Id.	Riollay.	*Id.*	278 1 p. b.	*Id.*	Sergent et comp.

Mars.	Fanvel.	*Id.*	180 1 p. b.	Paimpol.	. . . . .
Id.	Hervichon.	*Id.*	164	Saint-Malo.	J. B. Gaultier.
Id.	Perraud.	3 mâts.	349 2 p.	Marseille.	Nicolas et comp.
Martial.	Duboul.	*Id.*	360 1 p. b.	Bordeaux.	Dupeyrat junior.
Martiniquais.	Duporteau.	3 mâts.	356 2 p.	Bordeaux.	Balguerie et comp.
Martinique.	Caseneuve (J.-B.).	*Id.*	350 1 p. b.	Bordeaux.	P. Vignes et fils.
Maryland.		3 mâts.	506 2 p.	Le Havre.	J. Winslow.
Mascarenhas.	Lauriol.	3 m., barq.	327 2 p.	Nantes.	Lauriol.
Mathilde.	Sarazin (A.).	Brick.	107 1 p. b.	Bordeaux.	P. Schroder et c.
Id.	Lacroix - Herpin.	Brick.	204	Le Havre.	Danvers et comp.
Maurice.	Stafforello.	Brick-goël.	136	Marseille	Tuzier et Raband.
Mayenne.	Silvestre.	Goëlette.	100	Nantes.	Albert et Chevalier
Mazeppa.	Leloup.	3 mâts.	260	Rouen.	Lemire fils.
Mélanie.	Barbot.	Brick.	110	Bordeaux.	P.-C. Damblat et c.
Id.	Figaret (B.).	Dogre.	136	Cette.	F. Durin et fils.
Mélayo.	Salaün.	*Id.*	315 2 p.	Nantes.	Roy fils.
Mentor.	Allemes (L.).	*Id.*	226 1 p. b.	Dunkerque.	Versemé et c.
Mercure.	Jollet (F.).	3 mâts.	403 2 p.	Vannes.	F. Vallée et fils.
Id.	Jourdan.	Brick.	141	Le Havre.	Le capitaine..
Id.	Gilles.	*Id.*	181	*Id.*	A.-J. Bathala.
Id.	Kezusoré.	Brick.	131 1 p. b	Brest.	Floch.
Mère - de - Famille.	Heurtin fils (J.).	*Id.*	222 1 p. b.	Nantes.	Heurtin père.
Id.-Id.-Id.	Viacara.	*Id.*	160	Marseille.	Bensa fils.
Id. Sensible.	Urbain (S.).	Lougre.	104	Lorient.	Millour.
Messager.	Gallopin (T.).	Dogre.	108	Rouen.	Manoury - Fontenillat frères.
Météore.	Carel.	Brick.	102	Marseille.	Borelly frères.
Mexicain (P. n° 3).	Lubre.	3 mâts.	350 1 p. b.	Bordeaux.	J.-F. Maïz.
Id.	Chabriés.	Brick.	180	*Id.*	Buxo et compag.
Mexico.	Gobert.	3 mâts.	350 2 p.	Calais.	J. Levenx.
Miaulis.	Prat (B.).	Brick.	113	Donarnenez.	Prat père.
Milise.	Noël.	*Id.*	162 1 p. b.	Saint-Malo.	C. Blaize.
Minerve.	Roussin.	3 mâts.	266 2 p.	Marseille.	Duplantier.
Id.	Vandercruycé.	Brick.	180	Honfleur.	Capitaine.
Id.	Lamy.	3 mâts.	357 2 p.	Le Havre.	Lahure-Dorey et Lemaître.
Id.	Ronquette.	Brick-goël.	135	Marseille.	J.-B. Rochon.
Id.	Valois.	*Id.*	157	Rouen.	Le capitaine.
Mississipi.	Descarrière.	3 mâts.	293 1 p. b	Le Havre.	Robin.
Mistral.	Roudin.	Brick.	170 2 p.	Marseille.	Bobilier père et fils
Mithridate.	Mestre.	*Id.*	280 2 p.	*Id.*	Arnaud.
Modéré.	Gautier (J.-C.).	*Id.*	144 2 p.	Binic.	Ve. L. Marie et fils.
Modeste.	Blanchet fils.	*Id.*	107	Pontrieux.	Blanchet père.
Moineau.	Largeteau.	*Id.*	155	Bordeaux.	Ve. Delbos et fils.
Mon Plaisir.	Beaussant.	*Id.*	180 2 p.	Marseille.	Decugis.
Mont Blanc.	Hervé.	*Id.*	226 1 p. b.	Morlaix.	Andrieux et Riou.
Montézuma.	Fernandez.	Brick.	160	*Id.*	F. Fernandez.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Naïade.	Trébouart.	Brick.	286 2 p.	Nantes.	Ve. T.-H. Dobrée, De Conninck et compagnie.
Nancy.	Allanioux.	*Id.*	194 1 p. b.	*Id.*	A. Besnier.
Id.	Pieck.	3 mâts.	400 2 p.	Bordeaux.	Barton et Guestier.
Nanette.	Mulot.	Brick.	166 2 p.	Granville.	Chaperon.
Nanine.	Rozet (S.).	*Id.*	187	Le Havre.	Nartin-Lepage.
Nantais.	Conztard.	3 mâts.	440 2 p.	Nantes.	Pelloutier et c.
Nantaise.	Martin.	Brick.	179	*Id.*	Lepeltière.
Napoléon.	Babardy(N.).	3 m. barq.	223	Rouen.	Lhuintre-Legras.
Nativite.	Puginier.	Bombarde.	100	Agde.	Le capitaine.
Nautonnier.	Landreau.	Brick.	204 1 p. b.	Nantes.	M. Delabrosse.
Navarin.	Guerin.	*Id.*	170 1 p b	Bordeaux.	Calvé aîné.
Id.	Monnier.	3 m. barq.	275 1 p. b.	Rouen.	J. Levavasseur.
Navigateur.	Berquin.	Brick.	221 1 p. b	Dunkerque.	C. Christians.
Id.	Gauthier.	3 mâts.	280 2 p.	Nantes.	Le Mesne aîné et Trottier fils.
Id.	Lœuil (J.-L.).	Brick.	153	Calais.	Le capitaine.
Némé .	Laviale.	Tartane.	100	Marseille.	Barthez aîné.
Neptune.	Vanreynschoote.	Brick.	243	Dunkerque.	D. Van-Cawenbergue.
Id.	Ledos (B.).	3 mâts.	284 1 p. b.	Cherbourg.	Guignant.
Id.	Jousalen.	Brick.	230 2 p.	Marseille.	Ferrara.
Id.	Beaudrier.	3 mâts.	342 2 p.	Vannes.	P.-J. Maïs fils.
Id.	Epivent (J.-P.).	*Id.*	202 2 p.	Paimpol.	Corouge-Kersaux.
Id.	Radice.	Brick.	189 2 p.	Marseille.	Bonet.
Id	Roussel.	Lougre.	124	Vannes.	Le Groumellec.
Id.	Olivier.	Brick.	160	Granville.	Lerond.
Id.	Verspeck.	3 mâts.	220 1 p. b.	Dieppe.	Olivier et le capitaine.
Id.	Guégan.	Brick.	171	Roscoff.	Mège frères.
Id.	Rulland.	*Id.*	220 2 p.	Saint-Brieux.	Le captiaine.
Id.	Gosselin.	Brick.	225 2 p.	Granville.	Lemengnonet.
Nérée.	Parente.	*Id.*	148 1 p. b.	Saint-Valery.	J.-B. Follin.
Néréide.	Failland (B.).	Goëlette.	120	Calais.	P. Devot et comp.
Id.	Richard.	3 mâts.	256 2 p.	Binic.	L. Allenou.
Id.	Lorette.	*Id.*	385 2 p.	Nantes.	F. Collet.
Nestor.	Thébault.	Brick.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Poncet.
Id.	Morel (C.).	Lougre.	114	Port-Navalo.	Le capitaine.
Neva.	Lefebvre.	3 mâts.	175 1 p. b.	Honfleur.	Le capitaine et c.
Id.	Sérénom.	Brick.	240 2 p.	*Id.*	P. De Peccioto fils.
Nil.	Bonnet.	3 mâts.	400 2 p.	Marseille.	M. Daniel et c.
Nisida.	Douville.	3 mâts.	416 2 p.	Nantes.	J. François frères.
Noëmi.	Cunat.	*Id.*	336 2 p.	Saint-Malo.	Lemo ne.
Nora.	Letournelle.	Brick-goël.	103	Honfleur.	Bonneville.
Normand.	Lefrançois.	Brick.	162 1 p. b.	Le Havre.	Mahieu et c.
Notre-Dame.	Croiset.	*Id.*	199 2 p.	Nantes.	Levesque Durostu et compagnie.

Nouveau-Faisceau.	Carpentier.	*Id.*	131 1 p. b.	Dieppe.	Leborgne.
Id.-Persévérant.	Davansaint.	*Id.*	186 1 p. b.	Bordeaux.	Métayer.
Nouvel-Indigène.	Noguez.	Brick.	205 1 p. b.	*Id.*	J.-J. Bosc et c.
Nouvelle-Adeline.	Naud.	*Id.*	116 2 p.	arseille.	Jourdain.
Id.-Alliance.	Lavignac.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	J.-A. Changeur.
Id.-Constance.	Lemaitre.	3 mâts.	336 1 p. b.	*Id.*	Gradis et fils.
Id. Ermance.	Lebéfaude.	*Id.*	370 1 p. b.	*Id.*	Lebéfaude frères.
Id. Favorite.	Girard.	Brick.	115	Dieppe.	Le Baron.
Id.-France.	Bernard.	3 m. barq.	213 1 p. b.	Bordeaux.	Vazquez et comp.
Id.-Loire.	Geautreau.	3 mâts.	302 1 p. b.	Nantes.	Soubzmain.
Id.-Louise.	Legonidec.	*Id.*	500 2 p.	Bordeaux.	Larrieu.
Id.-Union.	Goute (E.).	Bombarde.	104	Marseille.	Le capitaine.
Nouvelles-deux Nanettes.	Guizolf.	3 mâts.	350 2 p.	*Id.*	P. Massot.
Numa.	Lefrançais.	Brick.	131	Le Havre.	B. Vince et comp.
Nymphe.	Briolle.	3 mâts.	400 p. b.	Bordeaux.	Marsaud et Cabrol.
Id.	Liénard.	Brick.	122	Paimpol.	L. Morand.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Océan.	Distant.	3 mâts.	320 2 p.	Nantes.	Th. Dobrée, De Connink et c.
Id.	Bance.	*Id.*	408 2 p.	Marseille.	Choppin.
OEdipe.	Le Sauvage.	*Id.*	325 1 p. b.	Le Havre.	Bonnaffé, Boisgérard et comp.
Olinda.	Fouré (P.-G.).	*Id.*	300 2 p.	*Id.*	A. Drogy.
Olivier.	Angier.	Brick.	138	Marseille.	Borelli frères.
Orient.	Marin.	*Id.*	212 2 p.	*Id.*	Bruno-Rostand et compagnie.
Oromaze.	Andrac.	*Id.*	297 2 p.	*Id.*	Rabaud frères et c.
Othello.	Lermiette.	Lougre.	120	Belle-Ile.	Ve. Lhermitte.
Ozama.	Schoemaecker.	Brick.	193 1 p. b.	Dunkerque.	Le capitaine.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Pactole.	Boussés.	3 mâts.	230 1 p. b.	Bordeaux.	Clamageron.
Paix.	Lebreton.	Brick.	160 2 p.	Saint-Brieux.	Sebert aîné.
Id.	Roux.	3 mâts.	280	Bordeaux.	Pereira frères.
Id.	Gazan.	*Id.*	177 2 p.	Marseille.	Nathan.
Paléalcide.	Auzet.	*Id.*	260 2 p.	*Id.*	J. Luce.
Pallas.	Hathaway.	3 mâts.	412 2 p.	Le Havre.	J. Winslow.
Panurge.	Le Monnier.	Brick.	230 2 p.	Le Havre.	E. Quesnel aîné.
Paquebot-Dordelais (n° 1).	Civrac.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	J.-B. Arrigunaga.
Id.-Id. (n° 2).	Duvert.	*Id.*	250 1 p. b.	*Id.*	*Id.*
Id.-Id. (n° 3).	Ducasse.	*Id.*	350 1 p. b.	*Id.*	*Id.*
Id.-Id. (n° 4).	Loriau.	*Id.*	250 1 p. b.	*Id.*	*Id.*
Id. de Cayenne.	Lafargue.	3 m. barq.	200 1 p. b.	*Id.*	Marsaud et Cabrol.
Id. - *Id.* Ferdinand.	Huet.	3 mâts.	275 1 p. b.	Nantes.	F. Favre et comp.
Paquebot-Nantais.	Boquien.	3 mâts.	315 2 p.	Nantes.	A. Viot.
Id. de Rio.	Blond.	3 m. barq.	187 1 p. b.	*Id.*	H. Leroy.
Id.-Virginie.	Morin.	Brick.	69 1 p. b.	*Id.*	F. Favre et comp.
Paraguay.	Coutard.	Brick.	250 1 p. b.	Le Havre.	L. Peltier.
Id.	Collot (G.).	Polacre.	117	Cette.	P. Mouton.
Id.	Thuret.	Brick.	145	Saint-Malo.	P. Godfroy.
Id.	Beigne.	*Id.*	246 2 p.	Marseille.	J. Altaras et c.
Id.	Thébaut.	*Id.*	231 1 p. b.	Saint-Brieux.	Sébert aîné.
Id.	Pompenau.	*Id.*	151	Nantes.	Leroux et fils.
Paul ne.	Samsom.	*Id.*	154 1 p. b.	Saint-Valery.	J.-B. Fallen.
Id.	Tanqueray.	Brick.	455 2 p.	Rouen.	J. Levavasseur.
Id.	Chiasson.	*Id.*	209 2 p.	Nantes.	J.-B. Cony.
Id.	Avril.	Brick.	200 2 p.	Granville.	Varin et comp.
Id.	Roy.	3 mâts.	102 1 p. b.	Bordeaux.	Blandin frères.
Id.	Valck (J.).	Brick.	205 1 p. b.	Boulogne.	Crouet.
Pauline et Célestine.	Michel.	3 mâts.	259 p. b.	Marseille.	J. Roure.
Pêcheur.	Tudo.	Brick.	149 1 p. b.	Pontrieux.	B. Goullé.
Id.	Thémoy.	3 mâts.	280	Saint-Servan.	Ve. Guibert et fils.
Pénélope.	Laget (A.).	*Id.*	264 2 p.	Marseille.	Ramband et comp.
Pensée.	Santuory.	Brick.	195 1 p. b.	Nantes.	F. Vallée et fils.
Père de Famille.	Bourgan (J.).	Galéasse.	146	Dunkerque.	P. Boys Piéters.
Id.-Id.	Ducormier.	3 mâts.	259 1 p. b.	Le Havre.	F. Perquer et fils
Id.-Id.	Grenier.	Brick.	176	Saint-Valery.	Savoye.
Id.-Id.	Dutemple.	Brick.	147	Redon.	Saint Royre.
Id.-Id.	Grevenoux.	*Id.*	120	Calais.	Le capitaine.
Perle.	Michel (J.).	*Id.*	149 1 p. b.	Pontrieux.	B. Goulée.
Persévérance.	Garbe (F.).	Bombarde.	108	Marseille.	Rocca.
Id.	Hurtel.	3 mâts.	388 2 p.	Le Havre.	Girand et fil.
Id.	Margolle.	Goëlette.	120	Calais.	C. Mathis et c.
Persévérant.	Métayer.	Dogre.	100	Dunkerque.	J. Pol et fils.
Id.	Petit (A. C.).	Brick.	207	Dunkerque.	Le capitaine.

Petit-Emmanuel.	Verren (J.).	Brick.	150	Dunkerque.	Beck.
Id.-Eugène.	Farousse.	*Id.*	191 1 p. b.	Le Havre.	Hauchecorne et c.
Id.-Henri.	Letérail.	*Id.*	101	*Id.*	Le capitaine.
Id.-Louis.	Breton.	3 mâts.	303 2 p.	*Id.*	*Id.*
Id.-Mathieu.	Lombard.	Brick.	109	Marseille.	Pagliano-de-Mathieu.
Petite-Augustine.	Millot (A.).	Brick-goël.	102	Le Havre.	Le capitaine et c.
Id.-Louise.	Broquant.	Brick.	175	Bordeaux.	Balguerie et c.
Id.-Nancy.	De Trelo (C.).	3 mâts.	400 2 p.	*Id.*	Barton et Guestier
Id.-Suzanne.	Nouvel.	3 mâts.	268 2 p.	Bordeaux.	P.-C. Dumblat et compagnie.
Petite Virginie.	Debufet (J.B.).	Bombarde.	103	Saint-Tropez.	V. Massy.
Pétronille.	Damman.	Brick-goël.	117	Dunkerque.	Bonvarlet frères.
Phénix.	Salonne.	3 mâts.	280 1 p. b.	Cette.	Durand.
Id.	Vidal (C.).	*Id.*	258 1 p. b.	Bordeaux.	Puget.
Id.	Douville (P.).	Brick.	152 2 p.	Saint-Malo.	Fontan frères.
Philadelphe.	Ernault.	*Id.*	241	Nantes.	J. Legue.
Philanthrope.	Gouby.	3 mâts.	300 2 p.	Bordeaux.	Marsaud et Cabrol.
Philippe.	Baralier.	*Id.*	156 2 p.	Marseille.	Warin.
Philippine et Rose.	Castel (A.).	*Id.*	230 2 p.	*Id.*	P. Lagrange.
Pierre.	Borais n.	*Id.*	150	Bordeaux.	J. Galos et fils.
Id.	Nègre.	*Id.*	228 2 p.	Marseille.	Albertin.
Id.-Amélie.	Lacouture.	*Id.*	170 1 p. b.	Bayonne.	Palengat frères,
Id.-Antoine.	Giraud.	*Id.*	150 2 p.	Marseille.	Le capitaine.
Id.-*Id.*	Guichon (S.).	*Id.*	118	Dunkerque.	P. Cavrois.
Id.-Corneille.	Tronde.	3 mâts.	260	Rouen.	Alexandre aîné.
Id. Emile.	Marsin.	*Id.*	108	Morlaix.	Lemoal aîné.
Id.-et-Adolphe.	Montfort.	3 m. barq.	303 2 p.	Marseille.	F. Martin.
Polonais.	Darluc.	3 mâts.	385 2 p.	*Id.*	Rabaud fr. et c.
Pomone.	Becquet.	*Id.*	260 1 p. b.	Dunkerque.	Dagneau-Symonsen.
Id.	Brignon (C.).	3 mâts.	274 1 p. b.	Saint-Malo.	Dupuis Fromy fr.
Id.	Guichon.	Brick.	200 1 p. b.	Calais.	J. Levenx.
Pompée.	Mallet (A.).	3 m. barq.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Merckel et Schroder.
Pourvoyeur.	Wens.	Brick.	200 1 p. b.	Dunkerque.	Bart.
Id.	Hennequin.	*Id.*	122	Nantes.	Croisaz et Cuvillier.
Précurseur.	Algillard.	*Id.*	235 2 p.	Marseille.	A. Dromel.
Prosper.	Darlan.	*Id.*	250 1 p. b.	Bordeaux.	E. Raba.
Id.	Masson.	*Id.*	125	Brest.	Guilhem aîné et fils.
Prospérité.	Philippe.	*Id.*	100	Rouen.	Bindeau.
Provençal.	Masse (F.).	Brick.	200	Marseille.	Escarras.
Provence.	Roux (F.).	*Id.*	285 1 p. b.	Toulon.	Le capitaine.
Providence.	Bergerot.	3 mâts.	297 2 p.	Marseille.	Raibaud et Labatut.
Id.	Courson.	Brick.	160 2 p.	Saint-Brieux.	Sébert aîné.
Prudent.	Guibert.	*Id.*	245 2 p.	Binic.	Pomelec frères.
Id.	Widmann.	*Id.*	329 2 p.	Marseille.	Salavy père, fils et compagnie,
Id.	Deprat.	Brick.	184 2 p.	*Id.*	Jourdan-Sirane et compagnie.

NOMS		ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS	
DES NAVIRES.	DES CAPITAINES.			DES PORTS.	DES ARMATEURS.
Quatre-Cousins.	Bernard (J.).	Brick.	129	Marseille.	Rocca, successeur de feu Jacques.
Id.-Frères.	Hainneville.	3 m. barq.	266 1 p. b.	Cherbourg.	Mauger frères.
Id.-*Id.*	Bonté (C.-F.).	Brick.	120 2 p.	Granville.	Ve. Jourdan.
Id.-Jumeaux.	Joulain.	*Id.*	185 1 p. b.	Saint-Malo.	F. Buot.
Id.-Sœurs.	Philippe.	3 mâts.	331 2 p.	Le Havre.	P. Feray.
Quos-Ego.	Collet.	*Id.*	273 2 p.	Nantes.	Soubzmain.
Id.-*Id.*	Lauriol.	3 m. barq.	238 2 p.	*Id.*	Lauriol.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Racine.	Delamarre.	3 mâts.	362 2 p.	Le Havre.	F. Perquer et fils.
Railleur.	Armange (M.).	Brick.	220 1 p. b.	*Id.*	A. Fauvel.
Rapide.	Gorce (J.).	Brick.	116	Bordeaux.	Fortin.
Reine des-Anges.	Simon.	3 mâts.	207	Saint-Malo.	A. Magon-Vieuville.
Id. Rose.	Pinson.	*Id.*	250 1 p. b.	Bordeaux.	Beylard aîné.
Remy et Louis.	Heuzé (A.).	Brick.	166	Marseille.	De Saint-Jean.
Renard.	Legros de-Gravier.	Brick.	264 1 p. b.	Bayonne.	Le capitaine.
Réparateur.	Jayet de Beaupré.	3 m. barq.	200 1 p. b.	Bordeaux.	Ch. Laporte.
Requin.	Fleury.	Brick.	100	Saint-Malo.	Lemoine.
Résolu.	Boyer (F.).	Brick.	234 2 p.	Marseille.	Mérentié frères.
Restauration.	Rabot.	3 mâts.	376 2 p.	Nantes.	Lévesque-Durostu et compag.
Réunion.	Pichaud.	Brick.	181	*Id.*	Affilé.
Id.	Dalmas.	3 mâts.	402 2 p.	Marseille.	Bonet.
Id.	Lefebvre (J.-F.)	*Id.*	03 2 p.	Le Havre.	Girod et comp.
Revanche.	Bureau.	Brick.	137	Bordeaux.	Foussat frères et c.
Id.	Péréault.	3 mâts.	400 2 p.	*Id.*	Robles jeune et Kerubel.
Revenant.	Lemoine.	Ch.-m.-br.	100	Paimpol.	Corouge Kersaux.
Robertine.	Masset.	Brick-goël.	109	Calais.	Le capitaine.
Robuste.	Grassier.	Brick.	276 1 p. b.	Marseille.	Pastré frères.
Rochelais.	Bélliard.	*Id.*	153 1 p. b.	La Rochelle.	Guiodo.
Roland.	Vexier.	3 mâts.	355 2 p.	Le Havre.	Ballot jeune.
Rosalie.	Aubouis (B.).	Bombarde.	130	Marseille.	J.-D. Mavrocordato.
Id.	Collet (P.).	Chasse-m.	118	Auray.	Le capitaine.
Roscia.	Sabatier.	Bombarde.	113	Marseille.	Borelli frères.
Rose.	Amelin (P.-F.).	Brick.	126	Boulogne.	Le Beau.
Id.	Le Maréchal.	3 m. barq.	362 1 p. b.	Le Havre.	Gaudin et comp.
Id.	Cornillier (P.).	Brick.	220	Nantes.	L. Régis.
Id.	Moureau.	Goëlette.	103	Bordeaux.	E. Raba.
Id.	Topsent.	3 mâts.	432 2 p.	Le Havre.	J. Ferreira-Alvès.
Id.	Grenot.	Brick.	103	Bordeaux.	Grenot et Angé.
Id.-Anna.	Bourdet.	Brick.	260 1 p. b.	*Id.*	Verdelet frères.
Id.-Julienne.	Mauclerc.	3 mâts.	274 1 p. b.	Le Havre.	J. Levavasseur et Capitaine.
Rosine.	Jouve (R.).	Brick.	192 2 p.	Marseille.	A. Plasse, M. Homsy et comp.
Rousseau.	Fleury.	3 mâts.	238 1 p. b.	Le Havre.	Levavasseur et c.
Roxelane.	Superville.	*Id.*	320 1 p. b.	Bordeaux.	Dasque.
Rubis.	Belliard.	*Id.*	357 2 p.	Nantes.	F. Pussin et comp.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Sacré-Cœur-de-Jésus.	Lignon.	Bombarde.	105	Agde.	Fournier.
Saint-Albin.	Bronzon (E).	Brick.	137 1 p. b.	Cette.	J. B. Puech et c
Saint Antoine.	Martin (C.).	Bombarde.	113	Agde.	A. Martin.
Id.-Augustin.	Pavid (V.-F.).	Brick.	126	Nantes.	B. Dufou et fils.
Id.-Charles.	Dejoie (P.).	Dogre.	102	Caen.	Angot fils.
Id.-Esprit.	Galibert.	Brick.	140	Agde.	Le capitaine.
Id.-Id.	Joulain.	*Id.*	204 1 p. b	Saint-Malo.	Magon-Vieuville.
Id.-Etienne.	Meau (J.).	*Id.*	191 1 p. b.	Marseille.	Combes.
Id.-François.	Mazelle (J.).	*Id.*	119 1 p b.	Cette.	Sarran fils.
Id.-Id.	Gaubert.	*Id.*	133 1 p. b.	Marseille.	A. Jouassin.
Id.-Id. de-Sales	Flotte.	*Id.*	117	Marseille.	A. Dromel.
Id.-Jacques.	Delatre.	3 mâts.	290 1 p. b.	Le Havre.	D. Ancel et fils.
Id. Id.	Ridel.	Lougre.	100	Nantes.	Minat.
Id. Jean.	Philippe (A.).	3 mâts.	260 2 p.	Granville.	Laboussaye frères.
Saint-Joseph.	Portal (J.-A.).	Id.	174	Agde.	Portal père.
Id. Laurent.	Roustan (A.P.).	Id.	169 2 p.	Marseille.	Le capitaine.
Id.-Louis.	Allègre (B.).	Id.	137	*Id.*	Béranger.
Id.-Id.	Collet (H.).	*Id.*	145	Saint-Servan.	L. Gouyon - de - Beaufort.
Id.-Id.	Desloges.	3 mâts.	350 2 p.	Nantes.	L. Bureau.
Saint-Michel.	Sicard.	Brick.	250 2 p.	Marseille.	Martin.
Id. Nicolas.	Cardine.	*Id.*	128	Boulogne.	Le capitaine.
Id.-Pierre.	Argentin.	*Id.*	153	Fécamp.	Le capitaine.
Id.-Id.	Bouget.	*Id.*	189 1 p. b.	Sables d'Olonne.	Maignien et Crochet.
Id. Id.	Aillet.	*Id.*	132	Granville.	Vazin , Boisnard , Grandmaison et c.
Id. Id.	Jourdan.	*Id.*	128	Marseille.	Le capitaine.
Id. Id.	Pélicard.	*Id.*	110	*Id.*	*Id.*
Id.-Id.	Durocher.	*Id.*	113 1 p. b.	Saint-Malo.	Dupuy Fromy fr.
Id.-Id.	Haguet.	*Id.*	130	Saint-Brieux.	H. Besnard.
Id. Roch.	Roux.	*Id.*	133	Agde.	Le capitaine.
Id. Tropez.	Lieutaud.	*Id.*	147 2 p.	Marseille.	Rostand, Bruno et compagnie.
Id.-Id.	Viaccara.	*Id.*	160 2 p.	*Id.*	Viaccara père.
Id.-Vincent.	La Borde.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Dupeyrat junior.
Ste.-Elisabet	Gautier.	Brick.	200 2 p.	Marseille.	E. Musso.
Id. - Lucie et Cléophile.	Vérité.	Bombarde.	104	La Nouvelle.	Delmas et comp.
Id.-Marguerite.	Robert (E.).	*Id.*	107	Agde.	Le capitaine.
Saintes Claire et Julie.	Réveille (B.).	*Id.*	106	Marseille.	J. Jouve.
Salamandre.	Debia.	3 mâts b.	211	Bordeaux.	Durin Chaumel et compagnie.
Salazes.	Grosbon (E.).	3 mâts.	344 2 p.	Nantes.	Perchais et Meade.
Salvator.	Portenguein.	Brick.	125	Port Louis.	Le capitaine.
Sarzeautin.	Dormiers.	Brick.	156	Bayonne.	Loget.

Séduisant.	Guignant.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Le capitaine et c.
Seine.	Leblanc.	Brick.	137 1 p. b.	Ronen.	L'Huintre-Legras.
Id.	Le Marié.	3 mâts.	286 1 p. b.	Le Havre.	Vasse-Mancel.
Seineur.	Durif.	*Id.*	247 2 p.	Nantes.	J.-B. Cony.
Sémaphore.	Edeling.	Brick.	134 1 p. b.	Dunkerque.	C. Christians.
Sénégalais.	Delieuse.	*Id.*	126	Le Havre.	Gaudin Girod fils et compagnie.
Sept-Frères.	Médeville.	Brick.	196 1 p. b.	Bordeaux.	Ve. Delbos et fils.
Sèvre.	Tribert.	*Id.*	124 1 p. b.	Marans.	Garnier-Delincé.
Sicilien.	Henrico (J.-B.).	*Id.*	128 2 p.	Marseille.	Le capitaine.
Sidonie.	Hily.	*Id.*	152 1 p. b.	Saint-Malo.	Potier et Surcouff.
Silence.	Désonnet.	*Id.*	109 1 p. b	Granville.	Le Mengnonnet.
Six-Frères.	Maître (A.).	Bombarde	105	Marseille.	Roux.
Socrate.	Fatome.	Brick.	160	Cherbourg.	Raisin.
Soleil.	Amanieux jeune (S.-A.).	3 m. barq.	306 1 p. b.	Bordeaux.	J.-A. Changeur.
Id.	Morin.	Brick.	123	Marseille.	Le capitaine et c.
Solide.	Darlan.	Brick.	187 1. p b.	Bordeaux.	Vergez et Moylin.
Id.	Canevas.	*Id.*	338 2 p.	Saint-Malo.	Latinier et Thoms frères.
Id.	Landrivie.	3 mâts.	350 1 p. b.	Bordeaux.	P. Vignes et fils.
Id.	Desclosets.	Brick.	171 1 p. b.	Le Havre.	Chaubert et Barbiclée.
Solitaire.	Danel.	*Id.*	156	Saint-Malo.	T. Courneuve.
Sophie.	Lartige.	3 mâts.	560 2 p.	Bordeaux.	Balguerie junior et fils.
Id.	Léard.	Brick.	180 1 p. b	*Id*	Yon.
Id.	Lebailly.	3 mâts.	280 1 p. b.	Cherbourg.	P. Lecoc.
Id.	Lequellec.	*Id.*	250 1 p. b.	Bordeaux.	Tauzier et Duval.
Id.	Le Vaillant.	Brick.	235 1 p. b.	Nantes.	Levesque-Durostu et compagnie.
Id.	Levallois.	Galéasse.	174	Cherbourg.	Le capitaine.
Id.	Chaix.	Galéasse.	205	Dunkerque.	G. Malo.
Id.	Guedon.	Brick.	184 1 p. b.	Dieppe.	J. Duval.
Souvenir.	Vidal.	3 mâts.	393 2 p.	Marseille.	Toussaint . Benet fils.
Souffrier de Giorgenté.	Brunel (L.).	Brick.	227 1 p. b.	*Id.*	Berardi.
Succès.	Bougeote.	Brick.	152 1 p. b.	Saint-Malo.	Fontan jeune.
Sucrier de Bourbon.	Bonifai (J.).	3 mâts.	425 2 p.	Marseille.	Ribaud et Labattu.
Suffren.	Rebours (L.).	Brick.	174 2 p.	Saint-Brieux.	Le Pomelec frères.
Sully.	Dupuy (J.).	Bat.-à-vap.	236 2 p.	Marseille.	Ch. et A. Bazin.
Superbe.	Masson.	Brick.	100 1 p. b.	Nantes.	J.-B. Couy.
Susanne.	Devot (P.).	*Id.*	132	Calais.	J. Leveux.
Id.	Letord.	*Id.*	112	Granville.	Leclerc.
Id.	Legendre.	*Id.*	230 1 p. b.	Bordeaux.	A.-F. David.
Id.-Marie.	Brindjonc.	3 mâts.	427 1 p. b.	*Id.*	Balguerie et c.
Sylphe.	Bernard (H.).	*Id.*	150 1 p. b.	*Id.*	Ynigo Espeleta et compagnie.
Sylphide.	Michaud.	*Id*	103	Nantes.	Donault.
Id.	Brelivet.	3 m. barq.	240 1 p. b.	Bordeaux.	Lafond-Feline.
Syrien.	Provençal.	Polacre.	180 1 p. b.	La Ciotat.	Marguery.
Syrius.	Grillet (J.-F.).	Brick.	315 2 p.	Marseille.	Seris et Burel.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Tage.	Legonidec.	Brick.	148 1 p. b.	Morlaix.	Andrieux.
Talisman.	Lemaître.	*Id.*	150 1 p. b.	Marseille.	Sciama frèr. et fils.
Talma.	Berthelot.	3 mâts.	340 2 p.	Bordeaux.	Viard et Chaigneau.
Tambour.	Guyzot.	Brick.	265 2 p.	Marseille.	
Taporica.	Levasseur.	3 mâts.	296 2 p.	Le Havre.	J.-J. Machado.
Tayac.	Jayer.	*Id.*	209 1 p. b.	Bordeaux.	Marsaud et Cabrol.
Télégraphe 1er.	Plantain.	Brick.	180 1 p. b.	*Id.*	J.-A. Changeur.
Temps.	Guégan.	*Id.*	194 2 p.	Saint-Malo.	M. Delastelle.
Terre de feu.	Charry.	3 mâts.	450 2 p.	Bordeaux.	L. Bosson.
Thalie.	Fonteneau.	Brick.	223 1 p. b.	Nantes.	J. Rosier.
Thémis.	Le Breton (J.L).	*Id.*	190 1 p. b.	Binic.	Ve. L. Marie et fils.
Théodore	Cobert.	3 mâts.	305 2 p.	Le Havre.	Veuve Homberg, Homberg fr. et c.
Id.	Joreguibery.	*Id.*	280 1 p. b.	Bordeaux.	Rodrigue.
Id.	Noël (J.-M.).	Brick.	190	Saint-Malo.	J.-M. Deshaies.
Id.	Sire.	*Id.*	109	Le Croisic.	Le Blanc.
Id. et Eugène.	Cartier.	3 mâts.	280 1 p b.	Bordeaux.	Bouscasse aîné.
Théophile.	Consolat (G.).	Brick.	125	Marseille.	J. Garcin.
Id.	Favros.	*Id.*	193	Saint-Malo.	Tranchemer.
Thérence.	Cayol.	3 mâts.	416 2 p.	Marseille.	Chaix-de-Verninac et compag.
Thérèse.	Castagné.	*Id.*	328 2 p.	Nantes.	A.-H. Bonnamy.
Id.-Louise.	Madaille (V.).	Brick.	186 1 p. b.		T. Leydet.
Thérésine.	Luco.	*Id.*	193 2 p.	Bayonne.	Biacabe.
Thésée.	Dandicole.	3 mâts.	325 1 p. b.	Bordeaux.	Ve. La Rigaudière et fils.
Thétis.	Laborde.	*Id.*	223 1 p. b.	*Id.*	Dupeyrat junior.
Id.	Nogues.	*Id.*	367 2 p.	Nantes.	Bourcard-Philippe et compagnie.
Thomas.	Fenouillère (P.).	Brick.	164	Saint-Valery.	Le capitaine et c.
Tibre.	Brest (J.-B.).	*Id.*	120	Marseille.	Millaud et comp.
Toulonnais.	Roux (J.).	*Id.*	179	Toulon.	Gérard et comp.
Tourville.	Garrée.	3 m. barq	244 1 p. b	Le Havre.	F. Perquer et fils.
Id.	Moncet.	3 mâts.	361 2 p.	*Id.*	A. Delafolie.
Trazas.	Lameau.	Brick.	165	Bordeaux.	H.-C. Raba.
Trident.	Thébaud.	3 mâts.	331 1 p. b.	Nantes.	Th. Dobrée, De Connink et c.
Tristan.	Morin.	3 m. barq.	271 1 p b.	Le Hâvre.	Chaubert et Barbulée.
Triton.	Allard (M.).	Brick.	220 2 p.	Marseille.	J. Altaras et c.
Id.	Martin (A.).	*Id.*	122	Nantes.	A. Croisaz et Cuvillier.
Id.	Métairié.	*Id.*	260 2 p.	Legué.	Villeferan frères.
Id.	Rochefort.	*Id.*	195	Saint-Malo.	Baron de Macors et compagnie.
Id.	Lombard (A.).	*Id.*	127 1 p. b.	Marseille.	P. Masson.

Triton.	Uphan.	3 mâts.	315 2 p.	Nantes.	Ve. Th. Dobrée, De Connink et c.
Trois Aimables-sœurs.	Granier.	Brick-goël.	105	Marseille.	A. Randon.
Trois-Amis.	Lejambre.	Brick.	116	Granville.	Campion.
Id.-Id.	Espanet.	*Id.*	118 2 p.	Marseille.	Béroard.
Id.-Angélique.	Henry (H.).	*Id.*	177	Lorient.	Lortau, Ozille, Bourdon et c.
Id.-Cousines.	Vidal.	3 mâts.	300 2 p.	Marseille.	Le capitaine et c.
Id.-Félicité.	Roger.	Brick.	133 1 p. b.	Le Havre.	Le capitaine.
Id.-Frères.	Cauvin (M.-H.).	3 mâts.	332 2 p.	Marseille.	Vian Cadet.
Id.-Id.	Vaultier.	Brick.	170 1 p. b.	Saint-Malo.	Thomazo.
Id.-Id.	Valat.	*Id.*	196 2 p.	Marseille.	Durbec.
Id.-Jules.	Chaumel.	*Id.*	130	Port-Louis.	Radfran.
Id.-Monts-Rouges.	Bonnet (J.-P.).	*Id.*	387 2 p.	Marseille.	H. Rougemont et c.
Id.-Sœurs.	Bachelet (F.).	*Id.*	120 1 p. b.	Saint-Valery.	Ve. Dupuis et fils.
Id.-Id.	Morvan.	*Id.*	112	Morlaix.	Andrienx et Riou.
Id.-Id.	Gautier (J.-B.).	3 mâts.	2 ¦2	Saint-Malo.	Lemoine.
Id.-Id.-Unies.	Gallais.	Brick.	124	*Id.*	P. Roger.
Trophée et Mathilde.	Lucas.	*Id.*	222 1 p. b.	Bordeaux.	H. Raba.
Tropique.	Roy (R.).	*Id.*	232 1 p. b.	*Id.*	*Id.*
Typhis.	Guyot.	*Id.*	147	Vannes.	Le capitaine.
Id.	Simian.	*Id.*	231 2 p.	Marseille.	*Id.*

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Ulysse.	Dupont.	Brick.	198 2 p.	Saint-Malo.	Salmon et Choupaut.
Uni.	Vacquerie.	*Id.*	183	Rouen.	Vacquerie aîné.
Union.	Burnouff.	3 mâts.	300 2 p.	Dieppe.	Olivier et comp.
Id.	Béranger.	Brick.	129	Rouen.	L'Huintre-Legras.
Id.	Nissen (J.).	Galéasse.	152	Dunkerque.	A. Govard.
Id.	B. de la Souchais	3 mâts.	264 2 p.	Nantes.	M. Fruchard.
Id.	Gervay.	Brick.	164	Bordeaux.	Berd Gabalde.
Id.	Hedde (J.).	Goëlette.	115	Calais.	C. Mathis et fils.
Id.	Lemière.	Brick.	180	Le Havre.	Vasse-Mancel.
Id.	Succet.	Bombarde.	107	Marseille.	Jonan.
Universel.	Guiot.	3 mâts.	319 1 p. b.	Le Havre.	Chaubert et Barbacée.
Uranie.	Apan.	*Id.*	245 2 p.	Saint-Malo.	A. Magon - Vienville.
Id.	Morvan.	Brick.	152 1 p. b.	Morlaix.	Andrieux et Riou.
Id.	Tourry.	3 mâts.	250 1 p. b.	Bordeaux.	Guérin - Malagué frères.
Ursin.	Jaslin.	Brick.	230 1 p. b.	Le Havre.	Lesau.
Utile.	Tricard.	3 mâts.	142 2 p.	Granville.	P.-J. Lerond.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Vagabond.	Bardier.	Brick.	130	Nantes.	Lauriol.
Vaillant.	Morin.	3 mâts.	379 2 p.	Le Havre.	H. Duroselle et c.
Valdor.	Querré.	*Id.*	384 1 p. b.	Bordeaux.	Foussat fr. et c.
Valence.	Prat.	Bat. à vap.	144	Marseille.	Bontoux.
Vauclin.	Barnaud.	Brick.	324 2 p.	*Id.*	C. et M. Cauvin.
Véloce.	Cathérineau.	*Id.*	150 1 p. b.	Bordeaux.	C. Laporte.
Vélocifère.	Rondin.	3 mâts.	244 2 p.	Marseille.	Double fr.
Vénus.	Boivin.	3 mâts.	250 1 p. b.	Le Havre.	Caudard et Ozanne
Véronique.	Barrière (L.).	Brick-goël.	127	Marseille.	Borelli frères.
Vertu.	Celly.	Polacre.	158 2 p.	Cette.	Le capitaine.
Vestale.	Perrissol (J.-C.).	Brick.	130	Marseille.	Solari.
Victoire.	Maraine.	Brick.	182 1 p. b.	Morlaix.	Alexandre fils aîné
Id.	Vue (A.).	*Id.*	144	Saint-Valery.	Le capitaine.
Id. et L'se.	Seignac.	3 mâts.	350 2 p.	Bordeaux.	Lacroix et comp.
Victor.	Cordonnet.	Brick.	231 1 p. b.	La Martinique.	Timonnier.
Id.	Saulnier.	Brick.	212 1 p. b.	Nantes.	Trenchevent jeune et fils.
Id. et Félicie.	Lientaud.	*Id.*	343 2 p.	Marseille.	Jouan frères.
Victorine.	Duval.	Brick.	194 2 p.	Saint-Malo.	Beauchef.
Id.	Lefort.	3 mâts.	434 2 p.	Le Havre.	Bonnaffé, Boisgerard et comp.
Id.	Vanderslius.	Brick.	218 1 p. b.	Nantes.	Fonteneau.
Id.-Elisa.	Amelin.	Dogre.	100	Boulogne.	H. Altazin.
Vierge-du-bon-Voyage.	Naud (E.).	Brick.	131	Marseille.	Geoffroy.
Id. Id.	Hardy.	*Id.*	230 2 p.	*Id.*	Rey frères.
Id.-Puissante.	Blain.	*Id.*	240 2 p.	*Id.*	Durand et comp.
Vigilant.	Audiffren.	*Id.*	125	*Id.*	Chiappa fr. et c.
Id.	Bosse.	*Id.*	265 2 p.	*Id.*	Roux frères.
Id.	Boutruche.	*Id.*	166 2 p.	Saint-Malo.	L. Hovius.
Id.	Juhel (J.-L.).	*Id.*	102 1 p. b	Binic.	Ve. L. Marie et fils.
Id.	Juhel (S.).	3 mâts.	254 2 p.	Saint-Brieux.	L. Allenou.
Vigilante.	Floch.	Goëlette.	100	Roscoff.	Deschamps.
Villageoise.	Gras.	Bombarde.	106	Marseille.	Pot-Vin.
Ville de Bordeaux.	Beyes.	3 mâts.	721 3 p.	Le Havre.	Balguerie et comp.
Ville de Caen.	Leconiat.	Brick.	158	. . . . .	. . . . .
Ville de Cette.	Garnier.	3 mâts.	240 1 p b.	Le Havre.	Begouin-Demeaux
Id.-Id. Granville.	Delalun.	Brick.	217 2 p.	Granville.	Varin, Boisnard, Grandmaison et compagnie.
Id.-Id. Marseille	Allègre.	3 mâts.	422 2 p.	Marseille.	E. Farenc.
Id.-Id. Rennes.	Maquet.	3 m. barq.	336 2 p.	Le Havre.	Porteu et comp.
Id.-Id. Rouen.	Arnault.	Brick.	153 1 p. b.	*Id.*	Bouisson.
Id.-Id.-Id.	Granval.	3 mâts.	256 2 p.	Rouen.	Levavasseur.
Id. - *Id.* Saint-Malo.	Porret.	*Id.*	298 2 p.	Saint-Malo.	Ve. Guibert et fils.

Ville de Saint-Servan.	Brion (L.).	Brick.	128	Saint-Malo.	*Id.*
Id. du Havre.	Fauvel (F.).	3 mâts.	249 2 p.	Paimpol.	A. Fauvel.
Violis.	Delormes.	Brick.	113	Bayonne.	Grivar.
Virginie.	Monnier.	3 mâts.	278 2 p.	Marseille.	Vidal.
Id.	Grandin.	Brick.	128	Le Havre.	Vasse-Mancel.
Id.	Rance (L.).	Brick-goël.	111	Marseille.	Le capitaine.
Id.	Ardisson (H.).	Brick.	174	*Id.*	Allègre.
Id.	Tahet.	*Id.*	143 1 p. b.	Nantes.	Pelletier frères.
Id. et Gabriel'e.	Cottineau.	3 mâts.	294 1 p. b.	Bordeaux.	P.-C. Damblat et compagnie.
Id.-Id.-Id.	Jaubert.	Brick.	149	La Ciotat.	Isnard.
Voltaire.	Simon.	3 mâts.	308 2 p.	Nantes.	Dupuy et Les Nauff.
Voltigeante.	Dupérieux (J.).	Galéasse.	103	Dunkerque.	Bonvarlet frères.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Xavier.	Carel.	Brick.	102	Rouen.	Le capitaine.
Y					
Y.	N. Angeay.	3 m. barq.	220	Bordeaux.	Le capitaine.
Yolof.	Aumont (J.-H.).	Brick.	157	Le Havre.	Cor, Palm et c.
Yucateco.	Laveau.	*Id.*	185 1 p.b.	Bordeaux.	J.-B. Arrigunaga.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	ESPÈCES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Zélia.	Lavalée.	3 mâts.	325 1 p. b.	Bordeaux.	Duval aîné
Id.	Harismendy.	Brick.	112	Bayonne.	Recur frère
Zélie.	Morin.	*Id.*	272 2 p.	Marseille.	Bertrandon père.
Id.	Guezenec.	*Id.*	179	Morlaix.	Alexandre fils aîné
Zélima.	Albram.	3 mâts.	310 1 p. b.	Bordeaux.	Richardson et Meckelberg.
Zénobie.	Garcin.	Brick.	293 2 p.	Marseille.	E. Musso.
Zéphir.	Griffon (P. J.).	*Id.*	112	*Id.*	Le capitaine.
Id.	Desury.	*Id.*	144	Saint-Malo.	J. Bouillé et c.
Zodiaque.	Laugier.	*Id.*	151 2 p.	Marseille.	Bobilier et fils.
Zoé.	Sicard (F.).	*Id.*	166 2 p.	*Id.*	Le capitaine et c.
Id.	Mourgues.	*Id.*	230 1 p. b.	Le Havre.	Girod fils.
Zoflora.	Bommelaer (B.).	*Id.*	172	Dunkerque.	A. Govard.
Zoave.	Robert.	*Id.*	114	Marseille.	Foa cadet.
Zoudy-Sahab.	Le Maître.	*Id.*	163 2 p.	*Id.*	Hermitte et comp.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

PREMIÈRE SECTION.

Tableau des caractères spécifiques des productions naturelles et artificielles qui entrent dans le domaine du commerce.

Avis. Ce tableau forme la suite et le complément de la nomenclature générale des marchandises commerciales. La première partie, qui se trouve dans notre *Annuaire de* 1833, page 53 et suivantes, ne comprenait que les denrées coloniales et celles sur lesquelles les négocians européens pouvaient plus aisément se tromper. Mais de même qu'il leur sera utile de pouvoir distinguer les genres, les sortes et les qualités d'objets qui leur sont peu familiers, de même il est nécessaire aux commerçans du Nouveau-Monde de recevoir les mêmes renseignemens à l'égard des productions du sol et de l'industrie de l'Europe. C'est une facilité de plus donnée aux transactions commerciales, et l'*Annuaire* n'a pas d'autre but. Comme nous rougirions d'ailleurs de nous parer des richesses d'autrui, nous déclarons que ce tableau, ainsi que le premier, a été puisé principalement dans le *Traité des productions naturelles indigènes et exotiques*, publié en 1831, et dans le *Dictionnaire des produits de la nature*, dû à M. Magnien.

ACIDE BORIQUE.
(Autrefois sel sédatif d'Homberg.)

L'acide borique venant de Toscane, est lourd, sablonneux, et mélangé de paillettes micacées. Celui qu'on extrait du borax est en paillettes blanches et légères, le plus souvent en morceaux composés de paillettes réunies. Sa saveur est fraîche, légèrement acide, ensuite amère, puis douceâtre. Il est sans odeur, et se dissout dans l'alcool et dans l'eau.

Il vient en caisses et en barils.

ACIER.

Fer combiné avec le carbone (*protocarbure de fer*).

L'acier est d'un gris clair qui approche de celui de la fonte; il prend un beau poli, acquiert beaucoup de brillant; sa surface se dresse et s'unit plus également que celle du fer; sa cassure, avant la trempe, est la même que celle du fer; il est malléable à froid et à chaud; il conserve le poli qu'on lui donne; il a des grains ou du nerf, suivant qu'il a été forgé à une température plus ou moins élevée. Par la trempe, il devient dur, aigre, élastique; il coupe le verre; sa couleur varie du sombre au brillant. Il perd, lorsqu'on le chauffe, la propriété que lui donne la trempe, et prend celle du fer ductile.

L'acier se fond sans addition; il est plus dilatable que le fer. Chauffé à blanc, il fait jaillir des étincelles rouges; il

brûle avec une flamme bleue claire. On ne peut le forger qu'avec beaucoup de précaution. Lorsqu'on veut le forger très-chaud, il se brise, s'égrène et tombe en poussière ; chauffé et forgé plusieurs fois, il perd peu à peu ses propriétés, et devient du fer doux.

Exposé à l'action de l'air à la température ordinaire, il s'oxide, se rouille avec le temps, mais moins promptement que le fer. Lorsqu'il a été poli et qu'on le chauffe, on voit sa surface se colorer en s'oxidant. Cette couleur passe du gris sombre au jaune pâle; de là au jaune doré, au cramoisi, au pourpre, au bleu foncé, au bleu clair, au vert de mer. Les acides le dissolvent difficilement; l'acide nitrique y laisse une tache d'autant plus noire qu'il a été plus aciéré.

Lorsque l'acier a été forgé, chauffé lentement, et refroidi, il devient sonore, et les sons qu'il produit sont agréables et harmonieux.

Il est sans saveur et sans odeur; sa pesanteur spécifique est un peu moindre que celle du fer.

Il y a trois sortes d'aciers dont nous parlerons séparément.

L'acier *naturel;*

L'acier *cémenté* ou *de cémentation;*

L'acier *fondu.*

Tout ce que nous allons en dire se rapporte aux aciers en général, sans distinction de provenance.

ACIER NATUREL.

L'acier naturel s'obtient en traitant la fonte au charbon de bois. N'étant pas corroyé, cet acier est toujours plus ou moins mélangé de fer; c'est pour cela qu'on le coupe en barres de 80 à 135 millimètres (3 à 5 pouces de long) nommées *billes*. On l'emploie pour la grosse taillanderie et la coutellerie commune.

Étant corroyé, l'acier naturel devient plus malléable, moins ferreux, et peut s'employer à presque tous les usages.

L'Ariége, l'Isère, la Nièvre, les Vosges, le Haut et le Bas-Rhin fournissent une grande quantité d'acier naturel, qui se consomme dans les départemens environnans. Celui qui se vend à Paris est principalement l'acier de la Nièvre, connu sous le nom d'*acier à terre*.

ACIER CÉMENTÉ.

Cet acier est fait avec du fer chauffé dans un fourneau, dit de cémentation, avec du charbon de bois pulvérisé qui le sature de carbone. Cet acier non corroyé est beaucoup moins facile à travailler que l'acier naturel. Il est très-dur, mais cassant, difficile à souder. On l'emploie pour les lames et les ressorts des voitures.

Quand cet acier est corroyé, il prend du corps, perd un peu de sa dureté, et devient susceptible d'être employé à tous les usages des arts et manufactures.

L'Ariége fournit au commerce une grande quantité d'acier cémenté, connu sous le nom d'*acier de Toulouse*. La Loire, la Nièvre et quelques fabriques voisines de Paris en fournissent également.

ACIER FONDU.

C'est l'acier de cémentation, fondu dans un creuset. Cet acier, étant trempé, devient d'une dureté qui le rend capable d'entamer tous les corps, excepté le diamant. Il est susceptible de recevoir un beau poli. Son emploi est la coutellerie fine, principalement les rasoirs; il sert aussi à la fabrication de la bijouterie d'acier et à d'autres usages.

Saint-Étienne, et depuis peu Alby, sont les seules fabriques qui fournissent de l'acier fondu au commerce.

Les Anglais font de l'acier cémenté et de l'acier naturel, qui jouissent d'une réputation méritée; le meilleur est connu sous le nom d'*acier Huntzman*.

Les Allemands ne font que des aciers naturels; ces aciers ont du corps, et se travaillent avec beaucoup de facilité; ceux connus sous le nom de *double marteau* sont les plus estimés.

La forme des aciers varie suivant les besoins. On étire l'acier en barres carrées ou plates, depuis 5 millimètres jusqu'à 120 (depuis 2 lignes jusqu'à 50). Il est extraordinairement difficile de le juger d'après le grain que présente la cassure : la même barre, cassée à différens endroits, présente des grains différens. Il est également très-difficile de le juger d'après les marques, parce que les fabricans français, pour vaincre le préjugé déraisonnable qui faisait, en France même, rebuter leurs produits, ont été contraints de le frapper de marques étrangères.

AGNEAUX LAVÉS A DOS.

Comme les agneaux surges, les agneaux

lavés à dos participent des qualités des troupeaux dont ils tirent leur origine, et ont de la douceur, peu de hauteur, et se filent bien.

Les agneaux fins, ainsi préparés, sont employés pour la fabrication des étoffes légères et des draperies inférieures; les communs pour les tissus grossiers, et spécialement pour la chapellerie ordinaire.

Ils sont vendus comme ils sont récoltés.

AGNEAUX LAVÉS (dits blancs).

Les agneaux blancs proviennent du lavage des agneaux en suint, ou lavés à dos, classés par qualités, et lavés.

Cette sorte conserve après le lavage les caractères distinctifs qu'elle avait auparavant, c'est-à-dire plus ou moins de finesse, de douceur, de moelleux, suivant la nature et la finesse des troupeaux, et selon qu'elle provient de tel ou tel canton.

L'agneau blanc est réservé pour la fabrication des châles, flanelles et autres articles de nouveautés; il entre aussi dans la confection des draps et des casimirs. Pour quelques étoffes légères, on le mélange avec le coton.

Les agneaux blancs sont emballés en toile de Picardie, en balles longues et rondes, de 100 à 120 kilogrammes.

AGNEAUX SURGES (mérinos mêlés et communs).

En général, les agneaux surges participent des qualités des troupeaux auxquels ils appartiennent. Ils ont, chacun dans leur classe, plus de douceur, plus de souplesse que la mère-laine, et se filent plus fin.

L'emploi en est le même que celui de la mère-laine.

Ils sont vendus tels qu'ils sont récoltés.

AMANDE (Fruits et semences).

Semence d'un arbre qui croît naturellement en Afrique, qu'on trouve en Espagne, en Italie, dans le midi de la France, et jusqu'en Touraine, appartenant à la famille des Rosacées.

L'amande est une coque jaunâtre, oblongue, plus ou moins aplatie, et creusée, sur la surface extérieure, de lignes qui couvrent toutes les directions. Cette coque, ou dure ou fragile, très-lisse intérieurement, recouvre un corps blanc qui se partage en deux parties, collées l'une sur l'autre, et enveloppées d'une pellicule blanche quand l'amande est fraîche, et d'un jaune souci lorsqu'elle est sèche. La saveur de cette semence est douce ou amère, suivant l'espèce à laquelle elle appartient.

Les amandes sont employées par les distillateurs, les confiseurs, les pharmaciens, et se servent sur table quand elles sont douces.

Voici les différentes espèces que nous avons admises.

AMANDES A LA DAME (en coques).

Ces amandes ont la coque grosse, solide, arrondie, pointue à l'un des bouts, couverte de trous ou sillonnée de lignes vermiculaires; au dedans, une et quelquefois deux amandes d'un jaune rougeâtre et d'une saveur douce.

On les vend emballées de double toile et avec paille.

AMANDES A LA PRINCESSE (en coques).

Cette bonne sorte est en coques de grosseur moyenne, aplaties, minces, fragiles, jaunâtres; quelquefois couvertes d'une poussière qui s'effleurit sur les doigts. L'amande qu'elle recouvre est ridée, d'un jaune souci en dehors, d'un blanc de cire à l'intérieur et d'une saveur douce.

On les vend emballées de double toile et avec paille.

AMANDES DE CHINON (dépouillées de leur coque).

Ces amandes sont de moyenne grosseur, allongées, aplaties, ridées, d'un jaune brun. La pellicule mince qui les recouvre est chargée d'une poudre très-adhérente, qui ne se détache pas sous les doigts, et que le frottement n'enlève qu'avec peine.

On les vend emballées de simple toile.

AMANDES DURES (en coques).

Ces amandes sont plus petites et plus bombées que les amandes à la princesse et à la dame. La coque est d'un jaune pâle, épaisse, solide, difficile à rompre, et chargée de trous de peu de profondeur. La fève intérieure est plus petite que dans

les sortes nommées plus haut, de couleur jaune-brun et d'une saveur douce.

On les vend emballées de double toile et avec paille.

AMANDES D'ESPAGNE, dites DE MALAGA (dépouillées de leur coque).

Couleur jaune pâle et grosseur moyenne. Les plus petites sont ridées et arrondies; les plus grosses sont couvertes d'une poussière rougeâtre, quelquefois unies, et, comme celles de Milhaud, larges et aplaties; saveur très-douce, très-agréable, et qui a quelque chose de celle de la noisette.

On les emballe en sparterie.

AMANDES DE MILHAUD (dépouillées de leur coque).

Ces amandes sont en fèves longues, larges, aplaties, chargées d'une poussière produite par le frottement, recouvertes d'une pellicule mince et d'un jaune sale.

On les emballe en simple toile.

AMANDES, dites FLOTS DE PROVENCE.

Ces amandes ont beaucoup de ressemblance avec les amandes triées à la main, dont nous allons parler; mais elles sont plus larges, plus longues et plus bombées; la pellicule en est plus épaisse et d'une couleur rougeâtre; la chair très-douce et d'un blanc mat.

On les vend emballées de double toile et avec paille.

AMANDES DE PROVENCE DOUCES (en sorte, dépouillées de leur coque).

Les fèves de ces amandes sont très-inégales en grosseur, se reconnaissant à leur forme légèrement arrondie et à leur couleur blonde quand elles sont récentes. Quelques-unes paraissent couvertes d'une poudre rougeâtre; d'autres sont ridées ou sillonnées.

On les vend emballées de double toile et avec paille.

AMANDES TRIÉES A LA MAIN (dépouillées de leur coque).

Ces amandes, choisies l'une après l'autre, parmi celles de Provence, sont régulières, bien faites, aplaties, recouvertes d'une pellicule mince de couleur jaune pâle.

On les vend emballées de double toile et avec paille.

AMIDON (fécules).

Fécule extraite des graines céréales. C'est la plus pure de toutes, et celle qui sert de type pour établir les propriétés générales de ce genre de produits végétaux.

L'amidon est très-blanc et très-éclatant, rude au toucher, léger, friable, insipide, inodore, insoluble dans l'eau froide, soluble dans l'eau bouillante, ayant un aspect grenu qui a quelque chose de cristallin. On remarque que la pâte d'amidon se divise toujours, en séchant, en espèces de prismes quadrangulaires irréguliers, semblables entre eux, et qui ont fait donner à l'amidon entier le nom d'*amidon en aiguilles*.

L'amidon se conserve fort long-temps, mais perd de sa blancheur quand il est exposé quelque temps à l'air.

La parfumerie, la pharmacie et les confiseurs font usage de l'amidon; il sert aussi à l'apprêt des étoffes et des tissus.

Voici les deux espèces d'amidon qui se rencontrent le plus fréquemment dans le commerce.

AMIDON DE FLANDRE.

Celui-ci est d'un blanc moins éclatant que celui de Paris, et est peut-être moins pur; les aiguilles en sont moins belles, plus dures, et résistent à la dent quand on veut le broyer. On le tire particulièrement de Lille.

Il vient en barils de 125 à 200 kilogrammes, en pains carrés, enveloppés de papier bleu, de même poids que ceux de Paris, et quelquefois sans être mis en pains.

AMIDON DE PARIS.

Cet amidon, qui se fabrique à Paris, est le plus renommé. Il est en belles aiguilles, d'un blanc très-pur, très-éclatant, facile à casser et à briser sous la dent.

On le livre au commerce en pains triangulaires, droits sur deux côtés, et arrondis sur l'autre. Ces pains, enveloppés de papier mince bleu pâle, qui se pèse avec la marchandise, sont du poids

de 2 kilogrammes 5 hectogrammes à 4 kilogrammes.

ARROW-ROOT.

Fécule extraite de la racine du *Maranta indica* et du *Maranta arundinacea*, plantes de la monandrie monogynie et de la famille des amomées, qui croissent naturellement dans l'Inde, et ont été naturalisées à la Jamaïque.

Cette fécule est d'un très-beau blanc, insipide; examinée à la loupe, elle paraît formée de grains transparens et moirés. Il en est de deux sortes : la première, venant de l'Inde, est très-légère, et possède une odeur que n'a pas la seconde, qui nous arrive de la Jamaïque; elle est beaucoup plus pesante, contient beaucoup de grumeaux, et crépite sous les doigts.

L'arrow-root est employé comme aliment.

Il vient de l'Inde, en caisses de 25 kilogrammes, et de la Jamaïque, en emballages irréguliers.

AVELINE.

Fruit d'un arbre abondant dans nos forêts, cultivé dans nos jardins, nommé coudrier, noisetier ou avelinier, appartenant à la famille des balanifères.

L'aveline est une noix ovale arrondie, dure, tout d'une pièce, unie, revêtue à l'intérieur d'une cupule foliacée, brunâtre, renfermant une amande couverte d'une pellicule lisse, brunâtre, rougeâtre, et formée en totalité d'un gros embryon huileux d'une saveur agréable.

Ce fruit se sert sur nos tables; on en extrait une huile qu'emploient les luthiers.

Nous décrirons les trois espèces suivantes d'avelines, comme les plus répandues dans le commerce.

AVELINES DE LA CADIÈRE.

Ces avelines, nommées par corruption dans le commerce, *cadières*, *acadières*, se récoltent aux environs du village de La Cadière, situé à 4 ou 5 lieues de Toulon, dans le département du Var.

Les plus grosses de toutes les avelines, elles sont composées d'une coque épaisse, dure, irrégulièrement arrondie, d'un brun rougeâtre, et d'une amande d'un blanc cireux, couverte d'une pellicule blanchâtre, offrant à l'intérieur une cavité allongée assez semblable à l'amande, et divisée en plusieurs loges par des pellicules minces.

On les emballe en simple toile.

AVELINES DU LANGUEDOC.

Ces avelines sont grosses, épaisses en bois, marquées, dans la partie par laquelle elles tenaient à l'arbre, d'une large tache grisâtre. La couleur est rouge-brune, et un duvet gris-blanc recouvre la portion du bois qui sortait de la capsule. L'amande, qui offre quelquefois une cavité intérieure, est grosse, bien nourrie, et couverte d'une pellicule mince, de même nuance à peu près que le bois.

On les emballe en simple toile.

AVELINES DU PIÉMONT.

Cette espèce est petite, arrondie, d'un jaune pâle, luisante, légèrement chargée, vers la pointe, d'un duvet blanchâtre. Le bois n'est point trop épais. L'amande, pleine, forte et bien nourrie, est cachée sous une pellicule gris-pâle.

On les emballe en double toile.

BDELLIUM.

Gomme-résine produite par un arbre peu connu de l'Arabie, de l'Inde, de l'Afrique, et qu'on croit une espèce d'*Amyris*. On trouve le bdellium toujours mêlé en une certaine proportion dans la gomme arabique et dans celle du Sénégal. Quelquefois on le fait venir séparément de cette dernière contrée, de la côte de Guinée, et de l'Inde.

Le bdellium se présente en morceaux plus ou moins gros, irréguliers, et quelquefois arrondis, d'une couleur grise, jaunâtre, verdâtre ou rougeâtre, demi-transparens; d'une cassure terne et terreuse, adhérent aux dents à la mastication, d'une saveur amère et âcre. Celui que l'on tire de l'Inde exhale une odeur qui se rapproche de celle de la myrrhe.

Cette substance est employée en médecine, mais est d'un faible usage.

Le bdellium de l'Inde arrive en caffas.

BITUME DE JUDÉE.

Le bitume de Judée, connu aussi sous le nom d'*Asphalte, Gomme des funérail-*

les, *Karabé de Sodome*, *Poix de montagne*, *et Baume de momie*, est une substance fort odorante, qui surnage sur les eaux du lac Asphaltite ou mer Morte, prend de la consistance, se durcit, et perd la plus grande partie de son odeur à l'air.

On trouve en Hongrie, et en France, près de Surjoux, canton de Seyssel, département de l'Ain, et à Lambertsloch, département du Bas-Rhin, des mines d'un bitume qui réunit la plus grande partie des caractères de celui-ci.

Le bitume de Judée est en petits et en gros morceaux, d'un brun noir, solides, brillans, secs, friables, et offrant une cassure nette et luisante.

Il est employé en médecine; il entre dans la composition de plusieurs vernis, et sert à quelques usages domestiques.

Il est livré au commerce, en caisses de différens poids.

BLANC D'ARGENT.

Le blanc d'argent est un blanc de plomb préparé par des procédés particuliers, de manière à l'obtenir parfaitement pur, broyé avec soin, et mis en petits pains carrés du poids de 1/4 de kilogramme environ, enveloppés de papier portant la marque du fabricant.

Il a une pâte fine et serrée, d'un blanc très-pur; cassure nette.

Il est livré en caisses de 100 kilogrammes environ.

BLANC DE PLOMB.
(Carbonate de Plomb.)

Produit le plus pur résultant de la combinaison du plomb avec l'acide acétique, qu'on met dans le commerce sans le soumettre à aucune préparation ultérieure.

Le blanc de plomb est en écailles lamellées, épaisses de 2 à 5 millimètres (1 à 2 lignes), d'une surface raboteuse, ordinairement grisâtre, d'une cassure très-lisse et d'un blanc légèrement azuré.

Il est livré en quarts ou barils de 200 à 300 kilogrammes.

BOIS.

BOIS D'ACACIA.

On a donné mal à propos le nom d'*Acacia*, *faux Acacia*, *Acacia des jardiniers*, *Acacia blanc*, *Acacia commun*, à quelques espèces du genre *Robinia*, qui n'ont de commun avec l'acacia vrai que des feuilles ailées ou des fruits en gousse.

Ce qu'on appelle vulgairement *Acacia* n'est à proprement parler que l'*acacia faux*, *Robinia pseudo-acacia* de Linné.

L'acacia faux ou simplement acacia, comme on l'appelle, est un arbre de cinquante pieds environ, à rameaux armés d'aiguillons recourbés, à feuilles composées de quinze à dix-sept folioles ovales, à fleurs blanches. Le bois que fournit cet arbre est dur, bien veiné, et se fend aisément; il est d'une couleur jaune-verdâtre, que le poli rend plus vive, et il est couvert d'un mince aubier blanchâtre.

La tabletterie, le tour, la menuiserie, etc., en font concurremment usage.

Il se vend à la pièce.

BOIS D'ACAJOU.

L'acajou, autrement dit *Mahagon*, *Mahagony* et *Mahony*, est un arbre de la famille des méliacées, qui croît dans les forêts entre les tropiques, et principalement en Amérique, où il acquiert un très-grand développement.

Le bois d'acajou est compacte, ferme, susceptible d'un beau poli, d'une belle couleur rougeâtre, qui est claire lorsqu'il est récemment scié ou raboté, et qui ne tarde pas à prendre de l'intensité par l'effet de l'air.

Outre ces caractères, le bois d'acajou en possède plusieurs autres qui en déterminent l'emploi, et d'après lesquels il est plus ou moins estimé; suivant ces nouveaux caractères, on le nomme *uni*, *veiné*, *moiré*, *chenillé*, *moucheté*, *ronceux*, etc. La classe à laquelle appartient une bille d'acajou se reconnaît assez facilement quand le bois est scié dans sa longueur.

Le bois *uni* est d'une couleur partout égale.

Le bois *veiné* a des nuances longitudinales répétées, alternativement claires et obscures, formant des veines continues, interrompues, reprises, etc.

Le bois *moiré* se reconnaît à des ondes transversales qui produisent à l'œil un effet à peu près semblable à celui des étoffes moirées.

La moire est peu sensible et ne produit pas d'effet dans l'acajou qui nous vient de Honduras, et en général dans les bois tendres.

Le bois *chenillé* se distingue par des lignes blanchâtres, accompagnées d'un peu d'ombre, figurant des morceaux de vermeil jetés çà et là, dans une position longitudinale et diagonale, se croisant et s'interrompant.

Le bois *moucheté* a de petits nœuds ovales, moitié clairs et moitié obscurs, dont la pièce est parsemée avec abondance. Les mouches, qui sont des points moirés, ne produisent d'effet que dans les bois fermes.

Le bois *ronceux* se compose, pour la couleur, d'un mélange de clair et d'obscur, formant ce que l'on pourrait nommer des festons, qui, commençant à l'une des extrémités de la pièce, se prolongent plus ou moins dans sa longueur, et quelquefois jusqu'à l'autre extrémité, mais presque toujours en diminuant de largeur et se terminant en pointe. Ces festons, qui n'occupent jamais qu'une partie de la largeur de la pièce, sont accompagnés ou de bois uni ou de veines qui se dirigent en rayons plus ou moins obliques vers les faces latérales.

S'il est facile de reconnaître ces divers caractères quand le bois est scié, l'œil le plus exercé ne réussit pas toujours à les découvrir sur les faces raboteuses et décolorées des billes entières. Il semble donc convenable de s'abstenir de fournir, à ce sujet, des indications incomplètes pour une foule de cas; elles donneraient lieu trop souvent à des erreurs. Nous nous bornerons donc aux remarques suivantes.

Une bille de bois *uni* diffère d'une bille de bois *veiné*, en ce que le fil du bois de la première étant tout dans le même sens, ses faces peuvent se tailler proprement, et sont ordinairement lisses, tandis que les faces de l'autre sont, au contraire, couvertes d'aspérités et de hachures, par l'effet de la résistance que la cognée a rencontrée en coupant les veines, qui ne sont autre chose que des parties de bois à contre-fil.

Le bois *moucheté*, qui est d'ailleurs très-rare, se manifeste par de petits trous oblongs, très-peu profonds, qui couvrent les faces des billes : ces petits trous sont la place des nœuds dont nous avons déjà parlé, lesquels, dans l'opération de l'écarrissage, cédant aux efforts de la hache, sont arrachés plutôt que coupés. Mais il est bon d'observer que souvent des billes couvertes de ces petits nœuds à l'extérieur, en contiennent peu et même n'en contiennent point intérieurement.

Les billes d'acajou *ronceux* se distinguent facilement par une portion d'écorce ou d'aubier qui se trouve ordinairement à leur extrémité supérieure, entre la naissance de deux branches coupées, qui ont fait donner à ces billes le nom de fourches : mais il en est dont la partie supérieure a été coupée au dessus de la naissance des branches, en sorte que les indices ci-dessus ont disparu. On reconnaît la ronce que ces billes contiennent, à deux cœurs plus ou moins éloignés l'un de l'autre, placés, soit au bout où se trouveraient les branches, soit sur un des côtés voisins de ce bout, car c'est toujours entre deux cœurs que se forment les festons que nous avons décrits, et qui constituent le bois ronceux.

Le bois d'acajou qui se consomme en Europe provient de Haïti, de Honduras et de Cuba. Nous parlerons plus bas de chacune de ces trois sortes.

L'acajou vient à nu, ordinairement en poutre écarries, plus ou moins longues, plus ou moins grosses, que l'on nomme *billes*, lesquelles sont extraites du corps de l'arbre et de ses branches principales.

ACAJOU D'HAITI.

L'acajou d'Haïti est presque le seul dont il soit fait usage en France.

Ce bois est de couleur vive; ses fibres sont fines et serrées. Il pèse de 28 à 34 kilogr. par pied cube. Les billes ont le plus communément de 405 à 680 millim. (15 à 25 pouces) d'écarrissage, et de 2 mètres 30 cent. à 3 mètr. 30 cent. (7 à 10 pieds) de longueur. Celles dont la longueur est plus considérable, et le nombre plus petit, sont rarement longues de plus de 2 mètres (6 pieds). C'est principalement de la partie de Haïti qui appartenait à l'Espagne, que l'on tire le bois d'acajou. On y exploite, depuis 1814, des branches fourchues, jusqu'alors négligées, dont on fait des billes de 325 à 490 millim. (12 à 18 pouces) d'écarrissage, et longues de 65 à 130 centim. (2 à 4 pieds) : ces petites billes s'écoulent principalement en France, où elles arrivent par cargaisons entières.

ACAJOU DE CUBA.

L'acajou de l'île de Cuba est généralement un peu plus lourd que celui d'Haïti. Ses fibres sont plus grosses, mais tout aussi serrées, et sa couleur est moins brillante. Ce bois n'a été jusqu'à présent

importé en France que par petites parties, et en billes qui ont communément de 325 à 540 millim. (12 à 20 pouces) d'écarrissage, et de 4 à 6 mètres (12 à 18 pieds) de longueur. Un des bouts est taillé en pointe et percé, à l'un des angles, d'un trou qui a probablement servi à arrimer la pièce.

ACAJOU DE HONDURAS.

L'acajou de Honduras diffère essentiellement des espèces précédentes; ses fibres sont grosses et moins adhérentes, ce qui le rend un peu poreux. Sa couleur plus pâle tire quelquefois sur le jaune. Il en est pourtant dont le grain est assez fin et d'une couleur rosée, d'autant plus agréable qu'elle ne brunit pas avec le temps, comme celle des autres acajous.

Celui-ci pèse 20 à 25 kilog. par pied cube. Il parvient à une grosseur telle qu'on en fait des billes de 1 mètre 30 cent. à 1 mètre 60 cent. (4 à 5 pieds) d'écarrissage, dont la longueur est ordinairement de 3 mètres 30 cent. à 5 mètres (10 à 15 pieds); mais ces grosses billes sont toutes expédiées pour l'Angleterre, où il s'en fait une grande consommation. On n'a reçu en France jusqu'à ce jour, et en petite quantité, que des billes grosses de 65 cent. à 1 mètre (2 à 3 pieds).

ACAJOU D'AFRIQUE. (Cailcedra).

On a importé, depuis quelques années, une espèce de bois semblable à l'acajou, et dont il convient de parler ici. Ce bois, nommé *Cailcedra*, vient du Sénégal. On pourrait l'appeler acajou d'Afrique. En effet, il parvient à la grosseur de l'acajou d'Haïti, et si dans une certaine quantité, ou dans un assortiment, on trouve des billes dont la couleur est un peu vineuse, il en est aussi qui, étant sciées, ressemblent tellement à l'acajou, qu'elles tromperaient facilement un œil qui ne serait pas exercé. Voici ses caractères :

Le bois de cailcedra se travaille difficilement; et, malgré sa ressemblance avec l'acajou, il est plus lourd et plus dur. On distingue facilement les billes entières, qui sont pour la plupart malfaites et chargées d'aubier. Leur longueur ordinaire est de 10 à 25 décimètres (6 à 7 pieds), et leur grosseur de 30 cent. à 1 mètre (1 à 3 pieds).

ACAJOU FEMELLE. (Cédrel odorant).

On connaît, dans le commerce, une sorte de bois que des personnes appellent acajou femelle; c'est le *Cedrela odorata*, *Cédrel odorant*.

Le bois de cédrel odorant se rapproche, par sa couleur, de l'acajou de Honduras: il est mou, très-poreux, et par conséquent extraordinairement léger; il exhale une odeur aromatique, et possède une saveur amère. On l'importe principalement en Angleterre, en billes qui sont aussi longues, mais un peu moins grosses que celles de l'acajou de Honduras. Il en vient très-peu en France.

BOIS D'ALIZIER.

L'alizier proprement dit et ses variétés sont de la famille des rosacées. Celui qui nous occupe ici est l'alizier commun, *Cratægus aria*, qu'on appelle *Alanche* dans quelques parties de la France, *Alizier blanc* dans d'autres, et qui est commun dans les bois de la Haute-Marne, dans le Jura, et aussi dans toutes les Basses-Alpes françaises.

Le bois d'alizier est dur, pliant, et de couleur de chair, en fibres allongées et tenaces. Le cœur, plus dur encore, est souvent de couleur brune noirâtre. Ce bois a une odeur agréable et prend fort bien la teinture.

Il sert dans la tabletterie et à tous les usages qui exigent un bois serré et fin.

Il se vend en tiges, en planches, en solives, et à la mesure de solidité.

BOIS D'ALOÈS.

Sous ce nom on comprend divers bois odorans qui croissent en Asie, tels que le bois d'aigle, d'agalloche, et de callambac. Celui qu'on trouve dans le commerce, sous le nom d'aloès, est très-probablement un agalloche; voici à quels signes on le reconnaît :

Ce bois est dur, compacte, résineux, d'une couleur plus ou moins brune, tannée, luisante, jaspée, d'une saveur amère, et d'une odeur douce et agréable lorsqu'on le brise. Plusieurs morceaux offrent des excavations remplies d'une résine rouge. Sa contexture paraît formée d'une multitude de tubes capillaires qui suivent la direction du bois, et se distinguent à la loupe dans les parties rompues.

Le bois d'aloès est employé par les parfumeurs.

Le peu qu'on en trouve dans le commerce est en morceaux de 15 à 20 cent. (6 à 7 pouces), profondément sillonnés, variés de brun et de cendré, brillans et résineux.

BOIS D'AMARANTHE.

L'arbre qui porte le nom d'amaranthe est peu connu en France. Il est originaire d'Amérique, et nous vient de Cayenne. C'est probablement l'*Iresine celœsia*.

Le bois d'amaranthe sert à la marqueterie, à l'ébénisterie, et aux ouvrages de tour.

On le distingue en deux qualités.

BOIS D'AMARANTHE DUR.

Cette première espèce est un bois dur, très-fin, très-serré, quelquefois à fibres longitudinales, mais le plus souvent à fibres entrelacées. Quand il se trouve dans ce dernier état, il est difficile à casser et à fendre. Sa couleur est un rouge vineux très-prononcé ou violacé, qui devient au poli d'un beau brun rougeâtre moiré.

Il vient à nu, en bûches quelquefois couvertes d'un reste d'aubier blanc-jaunâtre, mais plus généralement en poutres carrées, mal dégrossies, quelquefois fendues diagonalement dans toute leur longueur, et aussi quelquefois couvertes, sur les angles, d'un reste d'aubier.

Ces poutres ont ordinairement de 2 à 5 mètres (6 à 15 pieds) de long, et de 25 à 40 cent. (9 à 15 pouces) d'écarrissage.

BOIS D'AMARANTHE TENDRE.

Ce bois, qui doit provenir d'une variété de l'*Iresine celœsia*, qui fournit l'amaranthe dur, est lourd, serré, a le grain fin, est composé d'un aubier jaune pâle, veiné de noir, d'un intérieur formé de fibres longitudinales faciles à séparer. Sa couleur est un rouge vineux, devenant brunâtre après le poli.

Il vient à nu, sous différentes formes.

En bûches rondes de 1 m. 60 cent. à 2 m. (5 à 6 pieds) de longueur, et d'un diamètre de 325 millim. à 1 m. (12 à 36 pouces), et en bûches plus petites.

En planches de 2 m. 60 cent. à 4 m. (8 à 12 pieds) de long, 325 à 490 mill. (12 à 18 pouces) de large, et de 30 à 110 mil. (1 à 4 pouces) d'épaisseur, et en madriers quelquefois, mais rarement en quartiers.

BOIS D'AUNE.

L'aune et ses variétés appartiennent à la famille des salicinées. Celui dont nous allons parler est l'aune commun, *Betula alnus*, qui croît dans toute l'Europe, dans les terrains frais et humides.

Le bois d'aune est blanc, léger, tendre, facile à teindre, et se conserve longtemps dans l'eau ou dans une glaise humide.

Il sert aux ouvrages de tour, et à des usages communs. La loupe d'aune est très-recherchée pour faire de petits meubles; son écorce est employée en teinture commune.

Il se vend en tiges entières, en solives, etc.

BOIS DE BOULEAU.

Le bouleau est un arbre de la famille des amentacées. C'est le seul arbre que produise le Groënland; il croît aussi dans nos climats tempérés.

Le bois de bouleau est solide, moins dur dans nos montagnes que dans le nord. Sa couleur est d'un blanc rougeâtre; son tissu, composé de fibres entrelacées et flexibles. Il prend le poli, est couvert d'une écorce presque incorruptible, souple, forte, se levant par feuilles minces, les premiers blancs et les autres rougeâtres.

Il se vend en tiges entières.

BOIS DE BRÉSIL.

Ce bois est fourni par le *Cæsalpinia brasiliensis*, grand arbre de la famille des légumineuses, qui a été confondu avec d'autres plantes par divers botanistes, et qui croît dans l'Amérique méridionale.

Le bois de Brésil est dur, pesant, compacte, d'un rouge de brique quand il vient d'être scié, et brunissant à mesure qu'il vieillit; il est susceptible de poli.

Quoique propre aux ouvrages d'ébénisterie et de tour, il est rarement employé pour cet usage; il sert particulièrement à la teinture.

Il arrive en bûches taillées à la hache et dépouillées de leur aubier.

BOIS DE BRÉSILLET.

Bois que l'on croit provenir d'un arbrisseau de la famille des balsamiers, qui croît à la Guyane et dans quelques-unes des Antilles.

Le bois de brésillet est recouvert d'un aubier blanchâtre, et offre un intérieur d'un rouge brun, parsemé de veines transversales plus foncées.

Il est employé, comme celui du Brésil, à la teinture ; mais il fournit une couleur moins belle et moins abondante.

Il arrive et se vend en bâtons dépouillés de leur écorce, et de 65 cent. (2 pieds) environ de diamètre.

BOIS DE BUIS.

Le buis est un arbrisseau de la famille des tithymaloïdes, qui croît dans le Levant, dans le Jura, ainsi que dans les parties montagneuses et méridionales de l'Europe.

Quelle que soit la provenance des bois de buis, il est toujours plus ou moins dur, compacte, pesant, jaunâtre, marqué souvent de cercles concentriques, et susceptible de poli. Il est, en outre, couvert d'une écorce mince, possède une saveur amère, est peu sujet à être piqué des vers, et n'a point d'aubier.

Le bois de buis est employé par les graveurs, les luthiers, les tourneurs, les fabricans de peignes, et est de quelque usage en médecine.

Il arrive en longues tiges de petit diamètre, ou en bûches courtes et grosses. Il se vend au poids.

Voici les variétés nécessaires à connaître :

BOIS DE BUIS DE FRANCE.

Ce bois possède les caractères généraux de l'espèce; il est d'un jaune blanchâtre avec des veines tirant sur le vert. Après le poli, il devient d'un jaune tendre, moiré et parcouru par des lignes longitudinales d'un jaune encore plus pâle que le fond.

Il se vend en longues tiges plus ou moins grosses.

BOIS DE BUIS JAUNE DU LEVANT.

Ce bois est compacte, serré, dur, noueux, et d'un jaune très-durable.

Il se vend en bûches de 65 cent. (2 pieds) de long, et de 160 à 325 mil. (6 à 12 pouces) de diamètre.

BUIS (Loupe de).

Produit du détournement, de l'extravasion, et de la conversion en bois, du suc végétal porté au dehors par un accident qui a entr'ouvert la tige de la plante. Les loupes de buis nous viennent presque toujours des montagnes du Jura.

La loupe de buis est d'une couleur jaune, semblable à celle du buis. Elle est raboteuse et inégale au dehors, dure, compacte. On la recherche, parce qu'elle est ordinairement entière, pleine, et qu'elle offre dans son intérieur des accidens très-agréables.

Elle est employée en marqueterie.

Elle vient en tonneaux et en bannettes.

BOIS DE CALIATOUR.

Ce bois, qui nous arrive de l'Inde, appartient à l'une des nombreuses espèces d'arbres qui fournissent les bois de teinture; mais on ne sait pas précisément à laquelle.

Le bois de caliatour est dur, compacte, pesant, et d'un grain assez fin. La couleur extérieure est un rouge noirâtre, et la couleur intérieure un rouge vif.

Il s'emploie pour la teinture des laines, et donne une couleur rouge tirant sur le marron.

On nous l'expédie à nu, en bûches de 2 à 3 m. (6 à 9 pieds) de longueur.

BOIS DE CALIFORNIE.

Ce bois, qui appartient à une des variétés du *Cæsalpinia*, est noueux, tortueux, le plus souvent à fibres entrelacées, et quelquefois longitudinales, fort dur, d'un rouge jaune-souci quand il vient d'être fendu, brunissant à l'air, et devenant d'un rouge-violet.

Il sert à la teinture. Il arrive en bûches de toutes grosseurs.

BOIS DE CAMPÊCHE ou D'INDE.

Ce bois, fourni par l'*Hæmatoxylum campechianum*, arbre épineux toujours vert, quelquefois très-gros, de la décandrie monogynie, et de la famille des légumineuses, reçoit différens noms suivant les divers lieux dont il est tiré. Il nous arrive de la côte orientale de

l'Amérique du sud et des îles de l'Archipel américain.

Le bois de Campêche est dur, compacte, solide, plus pesant que l'eau, aisé à travailler et susceptible d'un beau poli, d'une couleur extérieure tantôt rouge-brune, tantôt noirâtre, sans odeur, d'une saveur agréable, et teignant la salive d'un rouge foncé.

Il s'emploie beaucoup et presque uniquement pour la teinture. On en fait quelques ouvrages d'ébénisterie.

Il vient à nu dans les navires, en bûches plus ou moins grosses, pesant jusqu'à 200 kilogrammes, et dépouillées ou à peu près de leur aubier, qui est d'un blanc jaunâtre.

Voici les diverses sortes les plus répandues dans le commerce.

BOIS DE CAMPÊCHE (coupe d'Espagne).

La couleur extérieure de ce bois est d'un rouge-noir quand la coupe est fraîche, et devient noir en vieillissant. L'intérieur est d'un rouge tantôt jaunâtre, tantôt grisâtre. Ce bois est très-compacte et généralement sans aubier.

Il arrive en bûches du poids de 6 à 200 kilogrammes, mal arrondies, souvent noueuses, présentant quelques cavités, coupées d'un bout en forme de coin obtus, et carrément de l'autre. Ces bûches ont de 1 mètre 30 centimètres à 1 mètre 45 centimètres (4 pieds à 4 pieds et demi) de longueur.

BOIS DE CAMPÊCHE (coupe d'Haïti).

La couleur extérieure de ce bois est plus foncée que celle du bois de Campêche, coupe d'Espagne, et la couleur intérieure est souvent aussi d'un rouge plus vif.

Ce bois est en bûches quelquefois un peu plates, noueuses, présentant ordinairement de longs sillons longitudinaux qui contiennent encore de l'aubier; sont moins régulières et moins lisses que celles de la coupe d'Espagne. On remarque sur leur surface les traces de la hache qui a servi à les dépouiller de leur aubier.

BOIS DE CAMPÊCHE (coupe de la Martinique).

Ce bois est d'une qualité inférieure aux précédens, et moins riche en parties colorantes. Les bûches sont petites, irrégulières, presque toujours courtes, noueuses, chargées d'aubier, et pesant de 5 à 25 kilogrammes.

BOIS DE CAMPÊCHE (coupe de la Guadeloupe).

Mêmes caractères que celui de la Martinique, mais qualité encore inférieure.

BOIS DE CÈDRE.

Ce bois est fourni par un arbre résineux très-anciennement connu, de la famille des conifères, qui croît naturellement dans une plaine élevée, située entre les plus hauts sommets du mont Liban.

Le bois de cèdre, d'une pesanteur moindre que celle du sapin, est compacte, solide, résineux, odoriférant, incorruptible, rougeâtre, ou d'un jaune tendre ou fauve, veiné ou moiré de rouge, parsemé de nœuds très-durs qui, comme dans le sapin, semblent des chevilles implantées dans la tige de l'arbre. Il a le grain fin et prend un beau poli.

Ce bois est employé dans les grandes constructions, sert à l'ébénisterie et à la marqueterie.

Il se vend généralement en billes, etc.

BOIS DE CERISIER ET DE MERISIER.

Ce bois est fourni par un arbre de la famille des rosacées, et naturalisé dans nos climats.

Le bois de cerisier est revêtu d'une écorce grise à l'extérieur, rougeâtre en dedans, qui se détache par bandes et est souvent chargée de gomme; il est médiocrement dur, sonore, sujet à se tourmenter; le grain en est fin, l'intérieur veiné et rougeâtre plus ou moins foncé.

Il se vend en tiges entières et en planches.

BOIS DE CHARME.

Le charme de nos pays, le seul dont nous devions nous occuper ici, appartient, ainsi que ses variétés, qui sont toutes exotiques, à la famille des amentacées. Il croît avec abondance dans toutes nos forêts, et était autrefois beau-

coup cultivé dans nos jardins comme ornement.

Le bois de charme est d'une grande dureté; sa couleur est blanche, son grain fin et serré, et son poli n'a point de brillant. Sa tige est rarement bien filée, et plus rarement encore arrondie; sa texture offre divers phénomènes; les couches annuelles ne suivent point une ligne uniformément circulaire comme celles des autres arbres, mais sont ondulées et en zigzag; et les fibres transversales, qui vont du centre à la circonférence, laissent entre elles un grand intervalle.

Ce bois, difficile à travailler à la main, est très-propre aux ouvrages de tour, au charronnage et à la menuiserie.

Il se vend en tiges entières.

BOIS DE CHATAIGNIER.

Le châtaignier est un arbre de la famille des amentacées, dont la variété, qui fait l'objet de cet article, nommée par Linné *Fagus castanea*, est cultivée en France.

Le bois de châtaignier est dur, d'un grain à peu près comme celui du chêne, mais moins solide. Il est sans odeur, élastique quand il est jeune, et parsemé de nœuds très-durs et très-difficiles à couper. Il possède la propriété de conserver toujours son volume sans se gonfler ni se resserrer, ce qui le rend propre à contenir toutes sortes de liqueurs, dont il laisse moins évaporer la partie spiritueuse que le chêne et le sapin, parce que ses pores sont plus petits et plus serrés.

Il sert à la tonnellerie. Il se vend en tiges, en poutres, en planches.

BOIS DE CHATOUSIEUX.

Tel est le nom que l'on donne à Paris au bois d'un arbre indigène à Cayenne et à la Guyane. Le nom sous lequel les naturalistes le désignent n'étant pas connu, il n'a pas été possible de dire à quel genre et à quelle famille il appartient.

Le bois de chatousieux est couvert d'un aubier blanchâtre, d'une texture molle et lâche : son extérieur, jaunâtre et veiné de rouge, est souvent blanchâtre et altéré.

Ce bois, quand il est sain, s'emploie dans la tabletterie.

Il vient à nu, en fortes bûches.

BOIS DE CHÊNE.

Produit d'un arbre de la famille des amentacées, qu'on trouve sur toutes les parties du globe.

Le bois de chêne est en fibres longues, fortes et flexibles, se séparant aisément, et d'une couleur jaunâtre. Dans l'eau, il prend la dureté, la couleur de l'ébène, et devient presque indestructible. Les bois de chêne diffèrent beaucoup en qualité d'un canton à l'autre.

Le chêne est d'un usage infini; on l'emploie dans la charpente, la menuiserie, la fabrique des meubles, le chauffage, etc., etc.; son écorce sert à la tannerie.

Il se vend dans les forêts ou à Paris, en tiges couvertes de leur écorce; et au pied cube, en madriers, en poutres, en solives, en douves, en lattes, etc., etc.

BOIS CITRON.

On donne ce nom à différentes espèces d'arbres, tels que plusieurs agavis ou dragonniers, et particulièrement à un laurier des Indes, qui croît également aux Antilles.

Le bois citron est pesant, compacte, dur, résineux, aromatique, susceptible d'un beau poli, d'une belle couleur citrine, ou d'un blanc jaunâtre moiré de jaune vif. Il en est d'uni, de veiné, de satiné, moucheté, etc. Il se fendille par une température sèche.

Ce bois s'emploie dans la marqueterie, l'ébénisterie, et pour les ouvrages de tour.

Il vient à nu, en poutres plus ou moins longues de 80 à 160 millimètres (3 à 6 pouces carrés), en solives de 160 à 320 millimètres (6 à 12 pouces carrés); et en tables de 2 à 3 mètres (6 à 9 pieds de longueur), 245 à 490 millimètres (9 à 18 pouces) de largeur, et 110 à 220 millimètres (4 à 8 pouces) d'épaisseur.

BOIS DE CORAIL DUR, ou DE CONDORI.

Ce bois est produit par l'*Adananthera*, arbre de la famille des légumineuses, qui croît dans l'Inde.

Ce bois est pesant, compacte, d'un grain fin et prenant le poli. Les bords sont souvent d'un rouge-clair tirant sur le jaune, et l'intérieur d'un rouge quel-

quefois plus foncé. Il est très-recherché à cause de sa dureté.

Il sert à la teinture, et s'emploie dans la menuiserie, la tabletterie et les ouvrages de tour.

Il vient nu et en bûches.

BOIS DE CORMIER, ou SORBIER.

Le cormier est un grand arbre d'Europe, de la famille des rosacées. Dans les contrées chaudes, il vient très-haut et acquiert de 2 à 3 mètres (6 à 9 pieds) de tour.

Le bois de cormier est le plus dur des grands arbres de France; il est compacte, rougeâtre, d'une fibre homogène, d'un grain très-fin, et reçoit bien le poli.

Les menuisiers, les tourneurs emploient le bois de cormier; les mécaniciens le font entrer dans les machines sujettes à un frottement continu. Il demande à être travaillé sec.

Il se vend en tiges, en poutres et en planches.

BOIS DE CORNE FÉTIDE, BOIS CACA, ou BOIS PUANT.

Ce bois est produit par une espèce de câprier de la famille des capparidées, qui croît à Cayenne, et par une espèce de sterculier, de la décandrie monogynie et de la famille des Malvacées, qui croît dans l'Inde, où il est connu sous le nom de *Cavalam*.

Nous le recevons sans aubier; il est brun-rougeâtre, moiré de jaune, dur, compacte, pesant, d'un grain fin et susceptible de poli. Il exhale une odeur d'excrémens humains frais, ce qui lui a fait donner le nom de *Bois caca*.

Il sert à l'ébénisterie, à la tabletterie et à la marqueterie, etc.

Il nous vient de Cayenne, en bûches de toute grosseur.

BOIS DE CORNOUILLER.

Produit par un arbre de la famille de Caprifoliacées, il croît dans diverses parties du monde, et notamment dans les forêts d'Europe.

Le bois de cornouiller est compacte, dur, extrêmement pesant, et devient noir en vieillissant.

On l'emploie dans la tonnellerie et pour les ouvrages de tour.

Il se vend en tiges.

BOIS DE COURBARIL.

Le courbaril est un arbre résineux et de la famille des Légumineuses, qui se trouve dans l'Amérique méridionale, l'Ethiopie, l'Afrique et les Indes.

Le bois de courbaril, recouvert d'une écorce épaisse, est très-dur, solide, susceptible de poli et d'une très-longue durée; sa couleur est un rouge très-pâle mêlé de veines brunes.

Il s'emploie dans la menuiserie et l'ébénisterie.

Il se trouve en billes, en poutres, en bûches et en planches.

BOIS D'ÉBÈNE.

On réunit sous ce nom commun plusieurs espèces de bois de différentes couleurs, produits par divers arbres de la même famille, et qui croissent dans l'Inde, en Afrique et en Amérique.

Voici ce qu'on a recueilli d'à peu près positif sur les arbres qui fournissent au commerce les bois dits d'*ébène*.

L'*ébène noire*, ou l'ébène proprement dite, est fournie par plusieurs sujets, entre lesquels on compte principalement :

L'ébénoxyle, l'*ebenoxylum*, grand arbre de la Cochinchine, qui appartient à la famille des Ébénacées. L'aubier de cet arbre est blanc; c'est le cœur, qui est très-noir, qui fournit l'ébène;

Le plaqueminier ébène, *diospyros ebenum*, qui croît également à la Cochinchine, dans l'Inde et à Madagascar, où il devient très-gros et très-grand, et qui appartient à la polygamie diœcie et à la famille des ébénacées. Son bois est dur, noir et pesant.

A quoi il faut ajouter plusieurs autres arbres très-différens de ces deux-ci, dont le bois est plus ou moins noir, et qui appartiennent à la famille des Légumineuses; entre autres, le *mabola cavanillea*, arbre de médiocre grandeur, qui appartient à la famille des plaqueminiers, qui croît aux Philippines, qu'on cultive actuellement à l'île Maurice, et qui fournit un bois très-dur, noir et pesant.

L'*ébène rouge* est produite par un arbre dont le bois est d'un rouge-brun et très-dur, et que Rumphius a nommé *tanionus littorea*;

Et par le vrai grenadille, dont on parle sous ce nom. Voyez *Bois de vrai grenadille*.

L'*ébène verte* paraît être le bois d'une bignonne, *bignonia leucoxylon*, de la famille des Bignonées, qui se trouve dans l'Amérique méridionale;

Et de l'*évilassse*, arbre peu connu des naturalistes, et qui croît à Tabago, aux Antilles, à Madagascar et à l'Ile-de-France. Le bois d'évilasse est gras et teint les mains lorsqu'on le travaille.

Le bois d'ébène est employé en marqueterie, ébénisterie et tabletterie.

Voici les divers bois d'ébène les plus nécessaires à connaître, parce qu'ils sont les plus répandus :

BOIS D'ÉBÈNE NOIR, DIT ÉBÈNE MAURICE.

Celui-ci, le plus beau de tous, vient de l'Inde, de l'Ile-de-France, et de celle de Madagascar. Il paraît produit par le *diospyros ebenum*, et peut-être aussi par le *mabola cavanillea*.

Ce bois est d'un très-beau noir foncé, compacte, serré, pesant, d'un grain très-fin et recevant un très-beau poli. Il est toujours fendu au cœur, et quelquefois marqué de taches blanches, ce qui le déprécie.

Il vient à nu, en bûches de 2 à 6 mètres (6 à 18 pieds), et de 110 à 410 millimètres (4 à 15 pouces de diamètre).

BOIS D'ÉBÈNE NOIR DE PORTUGAL.

Ce bois est ainsi appelé, parce qu'il nous venait du Brésil par la voie du Portugal.

Ce bois est dur, compacte, serré, pesant, sans odeur, d'un noir violacé, avec des veines verdâtres, tirant sur le gris foncé.

Il vient à nu, ordinairement en bûches de 1 mètre 30 centimètres à 1 mètre 60 centimètres (4 à 5 pieds) de long, sur 110 à 220 millimètres (4 à 8 pouces) de diamètre, et quelquefois en quartiers.

BOIS D'ÉBÈNE NOIR ET VEINÉ DE ROUGE DE PORTUGAL.

Ce bois est compacte, serré, pesant, d'un grain fin, d'un rouge-brun ou plutôt gris-de-souris, rougeâtre, moiré de noir. Il vient également du Brésil.

Il arrive à nu, en bûches semblables à celles du précédent.

BOIS D'ÉRABLE.

L'érable est un arbre de la famille des malpighiacées, qui croît en France, en Allemagne, en Suisse, dans les bois et les haies. Il y en a de beaucoup d'espèces. Le plus remarquable est l'*acer campestre*, de Linné.

Le bois d'érable est blanc, dur, d'un grain homogène et fin; il prend un beau poli, et devient moiré et jaunâtre. Il produit des loupes fort recherchées.

Il s'emploie dans l'ébénisterie, la lutherie et les ouvrages de tour.

Il se vend en tiges équarries, en planches et au poids, suivant la qualité.

Il vient d'Amérique un bois d'érable très-estimé dans l'ébénisterie, qui est moiré et moucheté d'un blanc-gris d'argent.

BOIS DE FER.

Ce qu'on appelle bois de fer en Europe est produit par différens arbres étrangers et croissant dans les contrées chaudes de l'Asie et de l'Amérique. Voici le nom de quelques-uns :

Le *sidérodendre*, qui se trouve à la Martinique, et qui est particulièrement appelé bois de fer dans les colonies françaises de l'Amérique;

L'*argon*, de la famille des hilospermées, qui croît en Afrique et en Amérique;

Le *genipayer*, de la famille des Rubiacées. Il se trouve dans l'Amérique méridionale et aux Antilles. Son bois est gris de perle très-dur, très-serré et susceptible de poli;

Le *raisinier*, de la famille des Polygonées, qui se trouve dans l'Amérique méridionale et les Antilles;

Le *stadtmanne*, de la famille des Savonniers, qui croît à l'île Maurice, où on le nomme bois de fer;

Le *metrosideros*, de la famille des Myrtées, qui se trouve dans la Nouvelle-Hollande et les îles de la mer du sud;

Le *baryxyle* (*baryxylum*), de la famille des Légumineuses, qui croît dans les hautes montagnes de la Cochinchine. Le bois de cet arbre est droit, solide, pesant, et d'une excessive dureté;

Le *nagas* ou *naghas*, de la famille des Guttifères, qui croît dans les Indes orientales;

Le *bessi*, arbre des Moluques, dont le bois est rouge.

Les caractères généraux et communs à toutes les espèces de bois nommées bois de fer, sont la solidité, la pesanteur, la finesse dans le grain, la faculté de re-

cevoir le poli, et une très-grande dureté.

Le bois de fer sert, dans les pays où il est indigène, à fabriquer des outils d'agriculture, des massues de guerre; en Europe, on l'emploie dans l'ébénisterie et les ouvrages de tour.

Il vient à nu, en billes, en bûches et en plateaux.

BOIS DE FERNAMBOUC.

L'arbre qui produit ce bois, dit aussi bois de Brésil, est un *cæsalpinia echinata*, de la famille des légumineuses, qui croît dans les forêts du Brésil, où il devient très-grand, très-gros, tortu et épineux.

Le bois de Fernanbouc est, pour la teinture, supérieur à tous ceux du même genre produits par les *cæsalpinia*. Il est très-dur, pesant, compacte, rouge à sa surface, pâle à l'intérieur lorsqu'il est nouvellement fendu, prenant de la couleur à l'air et devenant d'un brun rouge. Il possède une saveur sucrée, et exhale une odeur légèrement aromatique. Sa décoction est d'un très-beau rouge.

On emploie le bois de Fernambouc pour la teinture, et il donne une très-belle couleur rouge; il sert à la fabrication de la laque; les luthiers en font des archets de violons, les ébénistes et les tourneurs en bois en font quelques petits ouvrages.

Ce bois vient à nu. Il se présente, dans le commerce, en bûches parties rondes, parties plates, et en éclats de toutes grosseurs, pesant de 2 à 30 kilogrammes.

BOIS DE FRÊNE.

Ce bois est produit par un arbre de la famille des jasminées, qui croît naturellement dans les forêts des climats tempérés de l'Europe.

Le bois de frêne est blanc, assez dur, fort uni, très-liant tant qu'il conserve un peu de sève. Il fournit des loupes très-recherchées.

Il est employé dans l'ébénisterie, la menuiserie, le charronnage et la tonnellerie.

Il se vend en tiges.

BOIS DE FUSTET.

Bois d'une espèce de sumac appartenant à la famille des térébinthacées, qui croît dans les parties méridionales de l'Europe et de la France, et on le trouve également à la Jamaïque, à Tabago et dans les Antilles.

Le bois de fustet est entouré d'un aubier blanc; il est jaunâtre, quelquefois d'un jaune assez vif, mêlé d'un vert pâle; ces deux couleurs le font paraître veiné. Quoique peu compacte, il est assez dur, et de plus, noueux et tortueux. Le tronc et la souche ne font quelquefois qu'un seul morceau, ce qui indiquerait qu'il est plutôt arraché que coupé. La racine contient plus de parties colorantes que les branches.

Les luthiers, les ébénistes, les tourneurs en font usage; on s'en sert aussi en teinture.

On nous l'envoie en paquets de baguettes, en branches refendues, dépouillées de leur écorce; quelquefois, mais rarement, en tiges tortueuses un peu grosses.

BOIS DE GAYAC.

Le gayac, qui fournit ce bois, est un arbre d'une grande hauteur, de la famille des rutacées; il croît dans les îles du golfe de Mexique.

Le bois de gayac est couvert d'un aubier épais d'un jaune pâle, qui lui donne à l'extérieur l'aspect du buis; son intérieur est serré, compacte, dur, résineux, verdâtre. Il est plus pesant que l'eau; il possède une saveur âcre et amère, et reçoit un beau poli.

Sa grande dureté le rend particulièrement propre à la fabrication des roulettes de lit, des rouets de poulie, et de diverses pièces mécaniques qui supportent un frottement.

Le bois de gayac est envoyé à nu, en bûches plus ou moins grosses, assez droites, couvertes, et quelquefois dépouillées de leur aubier. En ce dernier état, il est beaucoup plus estimé.

BOIS DE GRENADILLE VRAI.

Le grenadille est un arbre qui croît dans les contrées chaudes de l'Amérique.

Le bois de vrai grenadille est couvert d'un aubier blanc-jaunâtre, moucheté de noir, peu dur, et plus ou moins épais. L'intérieur est compacte, très-dur, très-pesant, d'un brun rougeâtre, quelquefois d'un brun verdâtre, veiné d'un vert plus pâle. Il est très-facile à fendre.

Il s'emploie en marqueterie, en ébénisterie, et pour les ouvrages de tour.

Il vient à nu, en bûches de 80 à 160 millim. (3 à 6 pouces) de diamètre; moins il a d'aubier, plus il est recherché.

BOIS DE GRENADILLE (vert bâtard).

L'arbre qui fournit ce bois est une variété du vrai grenadille dont nous venons de parler. Il croît dans les mêmes lieux.

Le bois de cette espèce de grenadille est sans aubier, dur, pesant, d'un grain fin, recevant très-bien le poli, et fendant aisément. Il est d'un vert très-foncé et tirant sur le noir.

Il s'emploie dans la marqueterie, l'ébénisterie et les ouvrages de tour.

Il vient en bûches fortes et longues de 2 à 3 mètres (6 à 9 pieds) sur 160 à 325 millim (6 à 12 pouces) de diamètre.

BOIS DE GRENADILLE (blond bâtard).

Le grenadille blond bâtard est, comme le précédent, une variété du vrai grenadille, qui croît également dans les latitudes chaudes de l'Amérique.

Ce bois est revêtu d'un aubier jaunâtre, léger et peu compacte. L'intérieur est d'un vert rougeâtre, pesant, dur, serré, et recevant bien le poli.

Il est employé aux mêmes usages que les autres bois de grenadille.

Il vient à nu, en bûches plus petites que le bois de grenadille vert bâtard.

BOIS DE HÊTRE.

Le hêtre, qu'on nomme aussi dans quelques provinces *fau* ou *fayard*, est un arbre de la famille des amentacées, qui croît naturellement dans les forêts de l'Europe et dans l'Amérique septentrionale.

Le bois de hêtre est blanc et quelquefois jaune et jaune-rougeâtre. Il est à fibres longitudinales, facile à fendre et sujet à la vermoulure; en tige, il est cassant; en planches, il acquiert de la flexibilité. Il prend bien le poli, devient plus foncé en couleur, moiré et pointillé agréablement

Il s'emploie dans la menuiserie, l'ébénisterie, la layetterie, la boissellerie; les tourneurs et les formiers en font un grand usage.

Il se vend à nu, en tiges couvertes de leur écorce, et au pied cube, en planches, en solives, etc.

BOIS D'IF.

L'if est un arbre de la famille des conifères, qui croît naturellement en Europe, dans les lieux âpres et montagneux. Le bois d'if est flexible, élastique, facile à fendre, résineux, d'un grain fin et susceptible d'un beau poli; sa couleur est un jaune orangé, veiné d'un rouge brun. L'if produit quelquefois une loupe fort recherchée.

L'ébénisterie en fait usage, la charronnerie en tire grand parti; on s'en sert pour quelques ouvrages de tour.

On le vend à nu, en bûches et en loupes.

BOIS JAUNE DE CUBA.

On ne sait pas très-bien, en Europe, à quel arbre on doit attribuer le bois connu dans le commerce sous le nom de bois jaune de Cuba.

Ce bois est dur, pesant, compacte, d'un extérieur jaune quand la coupe est fraîche, et d'un jaune-noirâtre quand elle est vieille. L'intérieur doit être jaune et parsemé de filets rougeâtres orangés. Quand il se trouve d'un jaune serin ou pâle, il contient moins de parties colorantes.

Il vient à nu, en grosses bûches généralement rondes, dont le poids varie de 15 à 150 kilogr., quelquefois fendues en deux, et en majeure partie sciées aux deux bouts.

BOIS JAUNE DE TAMPICO.

On ne connaît pas très-bien en Europe l'arbre qui fournit le bois arrivant dans nos ports sous le nom de bois jaune de tampico.

Le bois de tampico est, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, d'une couleur moins vive que celui de cuba; il contient moins de parties colorantes.

Il vient à nu, en bûches plus longues que celles de cuba, coupées à la hache, d'un côté en forme de coin obtus, et de l'autre carrément.

BOIS DE NICARAGUA, ou DE NICARAQUE.

Les naturalistes ne font mention de ce bois que pour dire qu'ils n'en connaissent que le nom. Il est à présumer qu'il croît au Mexique.

Le bois de nicaragua est dur, compacte, d'un rouge pâle extérieurement et plus foncé au centre. Il est en général plus coloré que le bois de safran, auquel il

ressemble un peu par son intérieur. Il est mal taillé et sillonné de crevasses profondes, qui suivent quelquefois toute la longueur de la bûche.

Il s'emploie en teinture, comme le bois de Sainte-Marthe, avec lequel on le confond et on le mêle souvent. Il y a même beaucoup d'apparence que les bâtons du bois de Nicaragua sont les branches du bois de Sainte-Marthe.

Il vient à nu, en bâtons écorcés de la grosseur du bras, très-tortueux et remplis de trous. Sa valeur dépend beaucoup de la grosseur des bûches, dont les plus longues sont les plus estimées. Pour s'entendre lors d'un marché, on le désigne ordinairement par la quantité de bûches qu'il faut pour former 50 kilogr. Il s'en trouve de tout poids, depuis 3 jusqu'à 20 kilogr. Il y a souvent des parties qu'on appelle *petit nicaragua*, qui se composent de bûches de 3 à 6 kilogr.

BOIS DE NOYER.

Fourni par un grand et bel arbre de la famille des térébinthacées, originaire de Perse, il est aujourd'hui naturalisé en Europe.

Le bois de noyer est gras, liant, flexible, facile à travailler, quelquefois marqué de grandes et belles veines noirâtres, dont on tire habilement parti quand on le travaille. Sa couleur manque d'éclat et de vivacité, mais elle est cependant agréable. Il fournit des loupes très-estimées.

Ce bois sert à l'ébénisterie, qui en fait de beaux meubles, et est employé par toutes sortes de professions à mille usages différens.

Il se vend en grumes et plus ordinairement en plateaux.

BOIS D'OLIVIER DES ILES.

L'olivier est un arbre de la famille des jasminées, qui croît en Europe, dans le Levant, dans les îles de l'Archipel grec, en Afrique, dans toutes les contrées chaudes de la France.

Le bois d'olivier est sans aubier, serré, compacte, pesant, d'un grain fin, jaunâtre, parcouru par de longues lignes brunes et rougeâtres.

Il s'emploie en marqueterie, en ébénisterie, en tabletterie, et pour les ouvrages de tour.

Il vient à nu, en blocs, en madriers, en planches, etc.

BOIS D'ORANGER.

L'oranger est un arbre de la famille des hespéridées, qui croît avec abondance dans tous les pays chauds.

Le bois d'oranger est assez dur, compacte, souple, blanc dans son intérieur, et légèrement odorant. Il est susceptible de poli.

Les tourneurs et les tabletiers en font usage.

Il se vend en tiges.

BOIS D'ORME.

L'orme est un arbre de première hauteur, de la famille des amentacées, originaire du nord et naturalisé en France.

Le bois d'orme est dur et fort, composé de fibres entrelacées qui lui donnent une compacité particulière, le rendent difficile à fendre, et lui donnent de la flexibilité. Il fournit, comme plusieurs des précédens, une loupe très-recherchée.

Ce bois est particulièrement employé pour le charronnage, et sert à l'ébénisterie, qui en fait de très-beaux meubles.

Il se vend en tiges et en plateaux.

BOIS DE PALISSANDRE.

Ce bois est fourni par un arbre peu connu, qu'on n'a point encore classé, et qui croît dans l'Inde. On lui donne quelquefois le nom de bois de Sainte-Lucie.

Le bois de palissandre est pesant, compacte, sonore, résineux, se polissant aisément, marbré ou satiné, d'une couleur tirant sur le violet, ou veiné de rouge, de violet et de brun; il brunit à l'air et exhale une odeur douce, agréable, qui rappelle celle de la violette. Il est couvert d'un aubier très-épais, avec lequel on l'envoie assez souvent. Ce bois, pour être de qualité supérieure, doit conserver jusqu'au centre sa couleur violette. Les bûches de qualité inférieure ont le cœur blanchâtre.

Il sert à la marqueterie, l'ébénisterie, la tabletterie, et aux ouvrages de tour.

Il vient à nu, en madriers ou planches de 245 à 325 millim. (9 à 12 pouces) de long, 325 à 490 millim. (12 à 18 pouces) de largeur, et 80 à 110 millim. (3 à 4 pouces) d'épaisseur. On le reçoit aussi en planches de 220 à 270 millim. (8 à 10 pouces) de long, sur 270 à 405 (8 à 15 pouces) de diamètre.

BOIS DE PALISSANDRE FAUX, ou POUTRE DE CAYENNE.

Ce bois, dont le second nom indique assez l'origine, appartient à un arbre qu'ainsi que le vrai palissandre, on n'a pas encore bien classé.

Il est entouré d'un aubier jaune blanchâtre assez tendre. Son intérieur est dur, compacte, serré, d'un grain fin, propre au poli, de couleur brune moirée de blanc jaunâtre, et composé quelquefois d'un fond jaune moiré d'un rouge brun foncé; les couches concentriques sont assez régulières, et alternativement de l'une et de l'autre de ces deux couleurs. Le cœur de ce bois est quelquefois fendu.

Le bois de faux palissandre sert à l'ébénisterie, à la marqueterie et, aux ouvrages de tour.

Il arrive à nu, en bûches plus ou moins grosses.

BOIS PERDRIX.

Ce bois est produit par un arbre des Indes orientales, qui est encore peu connu, qu'on croit être l'*heister*, de la famille des hespéridées. On le trouve également à la Martinique et à Cayenne, d'où il vient principalement.

Le bois perdrix est nuancé de diverses couleurs. Il a quelque ressemblance avec le gayac par la grosseur et l'apparence des bûches, la couleur du bois et de l'aubier qui les enveloppe. Il brûle comme le bois de chauffage ordinaire, sans effervescence, et sans se couvrir de résine comme le gayac.

On l'emploie dans la tabletterie.

Il se vend en bûches de diverses grosseurs de 220 à 405 millim. (8 a 15 pouces).

BOIS DE PEUPLIER.

Arbre de la famille des amentacées, dont on trouve des variétés dans toutes les parties du monde.

Le bois de peuplier est blanc, un peu gras, plus ou moins tendre et facile à rompre. Au poli, il prend une teinte jaune, plus pâle que le bouleau.

On en fait usage dans la menuiserie en bâtimens et la menuiserie en meubles, et surtout dans la layetterie.

Il se vend en planches.

BOIS DE POIRIER.

Le poirier est un grand arbre de la famille des rosacées, qu'on cultive dans toute l'Europe, et qui se plaît dans les climats tempérés.

Le bois de poirier sauvage est pesant, fort, plein, d'une couleur rougeâtre; son grain est fin; il prend très-bien la teinture noire, et ressemble alors tellement à l'ébène, qu'on a peine à l'en distinguer. Il est dur, ne fléchit point, et est cependant facile à travailler à cause de l'homogénéité de sa fibre. Le bois du poirier cultivé, tout en offrant les mêmes caractères, est beaucoup plus tendre.

Le poirier est, après le buis et le cormier, le meilleur bois que puissent employer les graveurs sur bois. Il est aussi très-propre aux ouvrages de tour.

Il se vend en grumes, en plateaux dits tables, à la mesure de solidité.

BOIS DE POMMIER.

Le pommier est un arbre d'Europe, sauvage ou cultivé, appartenant à la famille des rosacées.

Ce bois, moins estimé que celui du poirier, offre à peu près les mêmes caractères.

Il a le même usage que celui du poirier.

Il se vend à la mesure de solidité, en tiges ou billes de toutes dimensions.

BOIS DE RHODES.

Le bois qu'on appelle ainsi est une racine que l'on tirait autrefois de Rhodes, de Chypre, et de quelques autres îles de l'Archipel grec, et qui vient principalement aujourd'hui des Canaries, où il est produit par un liseron arborescent, et est de la famille des convolvulacées.

Ce bois est, comme on l'a déjà dit, une racine noueuse et contournée, pouvant avoir de 30 à 110 millim. (1 à 4 pouces) de diamètre, couverte d'une écorce un peu fongueuse, d'un gris rougeâtre. Le bois est dur, pesant, à couches concentriques très-serrées, d'un jaune fauve, ou couleur feuille morte, plus foncée au centre qu'à la circonférence, d'une saveur un peu amère, d'une forte odeur de rose, surtout quand on le râpe, paraissant huileux sous la scie, et s'enflammant facilement à l'approche d'une bougie.

Le bois de Rhodes, qu'on appelle aussi *bois de rose*, s'emploie en parfumerie, et est très-estimé pour les ouvrages de tour et de marqueterie.

Il vient en racines plus ou moins fortes.

BOIS DE ROSE.

Le bois proprement appelé bois de rose, vient des Antilles, et est produit par l'*amyris balsamifera*; il est de la famille des térébinthacées.

Il vient de Cayenne, sous le nom de bois de rose, un bois appelé dans le pays *licari*, dont on ne connaît ni les fleurs ni les fruits, et que Lamark soupçonne être un laurier.

Ce bois, recouvert d'une écorce mince, est sans aubier, compacte, serré, dur, pesant, résineux, d'un grain fin, d'une couleur rouge, pâle ou jaunâtre, veiné de rouge vif ou de noir; il exhale une odeur de rose plus faible que celle du bois de Rhodes, et est en général plus ou moins creux.

Il s'emploie dans la parfumerie, la tabletterie, la marqueterie, l'ébénisterie, et pour les ouvrages de tour.

Il vient à nu, en bûches de 1 mètre 30 centim. (4 pieds) de longueur, sur 110 à 160 millim. (4 à 6 pouces) de diamètre, et jamais en planches.

BOIS DE SAINTE-MARTHE.

Ce bois, qui vient du Mexique, est produit par une variété du *cœsalpinia brasiliensis*. On le coupe à Sainte-Marthe ou *Sierra-Nevada*

Le bois de Sainte-Marthe est pesant, serré, compacte, dur, couvert d'un aubier blanc jaunâtre, d'un intérieur jaune rougeâtre, moins serré au cœur que dans la partie qui approche de la circonférence.

Il sert à la teinture, et tient le second rang parmi les bois rouges.

Il vient à nu, en bûches d'environ 1 mètre de longueur, coupées d'un bout en forme arrondie, et de l'autre, carrément, profondément sillonnées de crevasses dans lesquelles se trouve beaucoup d'aubier. Ces bûches pèsent de 10 à 20 kilogrammes. Dans les transactions commerciales auxquelles donne lieu cette espèce de bois, on stipule généralement que quatre bûches peseront 50 kilogrammes. Cette condition a lieu, parce que les grosses bûches donnent moins d'aubier, et par conséquent moins de perte que les petites.

BOIS DE SANTAL CITRIN.

Ce que l'on appelle en Europe bois de santal citrin, est la racine ou la tige d'un arbre odorant qui paraît venir de la Chine ou de Siam, et appartenant à la famille des onagraires.

Le santal citrin est droit, pourvu d'aubier, et plus léger que l'eau lorsqu'il provient du tronc; tortueux, sans aubier, et plus lourd que l'eau, quand il est détaché de la racine. Il est d'un jaune pur, fauve ou rougeâtre dans les morceaux les plus huileux, et toujours plus foncé au centre qu'à la circonférence. Il est susceptible d'un beau poli; il exhale une odeur très-forte qui tient de la rose, et présente une saveur amère. Son aubier a moins d'odeur et de saveur.

Le santal citrin est employé en médecine, en parfumerie, et très-recherché par les ébénistes et les tourneurs.

Il vient à nu, en bûches assez communément de 1 mètre (3 pieds), sur 55 à 160 millim. (2 à 6 pouces) de diamètre.

BOIS DE SAPPAN.

Ce bois, que les naturalistes appellent *brésillet des Indes*, et qu'ils classent parmi les bois colorans, est fourni par un *cœsalpinia sappan* et un *cœsalpinia cristata*, qui croissent dans les Indes, le royaume de Siam, les îles Moluques, le Japon, les Antilles, le Brésil, etc.

Il est dur, pesant, compacte, d'un grain fin, susceptible de prendre un beau poli, d'une couleur rouge beaucoup plus pâle que le bois de Fernambouc.

Il s'emploie dans l'ébénisterie, qui en fait de jolis meubles, et il se vend aussi pour teindre d'un beau rouge les laines et les cotons.

Il vient à nu, en bûches dépouillées de leur aubier.

BOIS DE SAPIN.

Le sapin est un grand arbre de la famille des conifères, qui croît dans tous les pays du monde, dans les régions froides, élevées, montagneuses, et qu'on est parvenu à acclimater dans les lieux plus bas, et même dans les plaines. Il en vient beaucoup de la Russie, de la Suède et de la Norwége, que l'on appelle sapins du Nord, et qui sont plus estimés que ceux des autres pays.

Le bois de sapin est blanc, résineux, composé de très-longues fibres peu serrées entre elles, ce qui le rend très-facile à fendre; il a peu de flexibilité, et est facile à rompre.

Il sert à une foule d'usages. Il entre dans la construction des navires; on en fait des pièces de charpente. Il est dans la menuiserie d'un emploi continuel. Il ne peut pas se travailler au tour.

Il vient en tiges quelquefois fort longues et fort droites, en billes, en planches, etc.

BOIS DE SASSAFRAS.

L'arbre *laurus sassafras*, qui produit ce bois, s'appelle aussi *pavame*; il croît à la Virginie, à la Caroline, à la Floride, et pourrait également venir en France. Il est de la famille des laurinées.

Le bois de sassafras est pesant, dur, compacte, sonore, légèrement odorant, susceptible d'être travaillé au tour et de recevoir le poli. Il présente un extérieur brun-noirâtre, et un intérieur vert-jaunâtre, avec des cercles concentriques de couleur brune.

Il sert à la marqueterie, la tabletterie, l'ébénisterie et les ouvrages de tour.

Ce bois vient à nu, en bûches de 1 mètre 30 centimètres (4 pieds).

BOIS SATINÉ.

Sous ce nom, et sous celui de *bois de Ferroé*, *bois de Cayenne*, *bois marbré*, on comprend plusieurs espèces de féroles, *ferolia*, grands arbres qui croissent à Cayenne et dans la Guyane.

Les arbres qui fournissent le bois satiné ont le tronc environné d'un aubier fort épais; leur extérieur est dur, pesant, d'un grain fin, garni de rayures qui ressemblent à celles du satin, d'où lui vient son nom. Ce bois prend un beau poli. Il en est de diverses nuances, provenant des différentes variétés du même arbre. On trouve du bois satiné rouge-écarlate, rouge panaché de jaune, marron, brun, jaunâtre, verdâtre, etc.

Ce bois s'emploie en marqueterie, et on en fait de très-beaux meubles.

Il arrive à nu dans les navires, où il sert à l'arrimage. Cayenne l'envoie sans aubier, en billes rondes de 120 millimètres (4 pouces et demi) de hauteur, et quelquefois de 160 à 220 millimètres (6 à 8 pouces) sur 490 millimètres (18 pouces) de diamètre.

Il arrive quelquefois aussi, mais très-rarement, en planches de différentes longueurs.

BOIS DE TERRE-FERME.

On ignore à quelle classe appartient et quel nom porte l'arbre qui fournit ce bois. Il est cependant très-probable que c'est une variété des *cæsalpinia* de la république de Colombie.

Le bois de Terre-Ferme est dur, pesant, compacte, noueux, tortueux, à fibres longitudinales, le plus souvent entrelacées; d'un intérieur jaune-doré, avec des cercles concentriques jaunes-rougeâtres, plus serrés, plus larges, plus foncés en couleur à mesure qu'ils diminuent de diamètre et s'approchent du centre.

Ce bois sert à la teinture.

Il vient en bûches travaillées à la hache, à nu dans les navires, où il sert à l'arrimage.

BOIS DE TILLEUL.

Le tilleul est un arbre de la famille des tiliacées, très-commun en Europe et dans d'autres parties du monde.

Le bois de tilleul est blanc, tendre, léger, mou, flexible, et d'une grande finesse de grain.

Il est bon pour la sculpture commune et les ouvrages de tour; on en fait des bordures de tableaux, et il est recherché par les graveurs sur bois.

Il se vend à nu, en tiges, en tables et en planches.

BOIS VIOLETTE.

Espèce de palissandre peu connue, qui croît dans les Indes orientales, et qu'on ne sait dans quelle classe et dans quel genre introduire.

Ce bois est compacte, pesant, susceptible de poli, d'une belle couleur, tirant sur le violet, parcouru dans son intérieur par des veines longitudinales d'un rouge pâle, et enrichi de marbrures fort agréables. Il exhale une douce odeur de violette.

Il sert à l'ébénisterie, la tabletterie, la marqueterie, etc.

Il vient à nu, en bûches de 110 à 160 millimètres (4 à 6 pouces).

Il est venu de l'Inde un bois en petites bûches approchant du bois de violette pour la couleur, et exhalant une odeur parfaite qui se conservait long-temps.

BOIS DE CERF.

Excroissance osseuse, caduque, dont la tête des cerfs mâles est ornée.

Les cornes de cerf, appelées bois de cerf, sont appuyées sur deux protubérances plus ou moins allongées de l'os frontal, et offrent à leur base un bourrelet, qui devient peu à peu solide et osseux. Ces cornes qui tombent et se reproduisent chaque année, sont cylindriques, rameuses, dures, de la nature de l'ivoire, jaunâtres et sillonnées à l'extérieur; d'un blanc mat à l'intérieur, et d'un grain fin. Chaque branche, qu'on nomme andouiller, se termine en pointe arrondie. Les bois de cerf diffèrent beaucoup les uns des autres en solidité, et par leur texture plus ou moins serrée; il y en a qui sont spongieux, et où même il se trouve des cavités assez grandes. Ceux de Russie sont très-forts, d'un très-beau grain, et pour cela fort recherchés.

Le bois de cerf est employé dans la coutellerie, la tabletterie, et était autrefois de quelque usage en médecine.

Cet article arrive en vragues; il est vendu au poids.

BOIS DE DAIM A PALETTE.

Le bois de daim est rond à sa base, et ensuite aplati; plus étendu en largeur, et à proportion, plus garni d'andouillers que celui du cerf; il est aussi plus courbé en dedans, et il se termine par une longue et large empaumure, aplatie, dentelée sur son bord extérieur, et quelquefois même sur l'intérieur. Les bois de daim du nord sont moins estimés que les bois de cerf des mêmes contrées.

Le bois de daim à palette est employé aux mêmes usages que le bois de cerf, sinon que la médecine n'en a jamais fait usage.

Ces bois arrivent et se vendent en vragues et au poids.

BOIS DE DAIM DES ILES.

Le bois de ce daim est solide, dur, compacte, d'une couleur rougeâtre, divisé en plusieurs rameaux qui vont en s'appointant et prenant une couleur blanche-jaune; la partie qui touche à la tête de l'animal offre un bourrelet composé de parties osseuses, qui forment tout autour un cercle foliacé, et lui donnent, en la regardant en dessous, une fausse ressemblance avec une fleur, et qu'on appelle couronne. La tige est creusée par des cannelures, hérissée d'aspérités et de pointes proéminentes.

La tabletterie et la coutellerie font usage du bois de ce daim.

Les bois des daims, appelés des îles, nous arrivent de l'Amérique du nord, en balles de toile, ou de natte, de divers poids.

CANTHARIDE.

Insecte de la famille des Coléoptères, qui arrive desséché de la Hongrie, de la Russie, quelquefois de la Sicile, et qu'on récolte dans nos départemens.

La cantharide est oblongue, d'une très-belle couleur verte, chatoyante et tirant sur le doré; d'une odeur forte, vireuse, et nauséabonde.

Elle est d'un grand usage en médecine.

Les cantharides viennent en caisses de Sicile et d'Italie; celles d'Allemagne arrivent en barriques de bois blanc léger.

CAPILLAIRE (*Cryptogames*).

Plante de la nature des fougères, appartenant à la cryptogamie, qui croît dans les lieux humides de l'ancien et du nouveau monde.

Le capillaire est employé en médecine.

On connaît dans le commerce le capillaire de France, dit de Montpellier: et celui du Canada.

CAPILLAIRE DE FRANCE.

Ce capillaire est moins touffu que celui du Canada; ses pétioles sont plus courts, ses folioles cunéiformes, minces, très-grêles, incisées sur les bords supérieurs et roulées en dessous; les feuilles ne sont point pédalées. Le capillaire de France est mucilagineux, d'une saveur et d'une odeur aromatiques, beaucoup moindres que dans le suivant. On le récolte particulièrement dans nos départemens méridionaux; il est répandu dans le commerce, sous le nom de capillaire de Montpellier.

Il est expédié en balles de toile.

CAPILLAIRE DU CANADA.

Les pétioles de cette espèce sont fort longs, très-lisses, bruns ou rougeâtres; les folioles touffues et d'un beau vert;

les feuilles pédalées, pinnées, opposées. L'odeur de toute la plante est agréable; la saveur est douce et styptique.

On l'expédie en balles de 80 à 100 kilogrammes, quelquefois en barils cerclés en fer.

CARET. (Dépouilles de tortue.)

La carapace du caret est ovale, et un peu aussi en forme de cœur, convexe, et couverte de treize plaques ou écailles, épaisses de 2 à 9 millimètres (1 à 4 lignes), demi-transparentes, lisses et imbriquées, avec leur bord postérieur tranchant; la première dorsale est la plus large, et est presque carrée; les trois suivantes sont hexagones, et la dernière est pentagone.

Des huit latérales, celles des extrémités sont également quadrangulaires, et les intermédiaires pentagones. Les vingt-quatre marginales varient en largeur, et se rapprochent aussi plus ou moins de la forme parallélogramique. La couleur de toutes ces écailles est noire, avec des taches irrégulières et transparentes d'un jaune doré, et jaspées de rouge et de blanc, ou d'un brun noir de diverses nuances.

Le plastron est arrondi, un peu saillant en devant et obtus en arrière; il est couvert de douze plaques très-larges, imbriquées, blanchâtres et coriaces.

Ce que dans le commerce on appelle dépouille de tortue est seulement la réunion de treize plaques dont se compose la carapace. Voici comment on les classe et quels noms on leur donne :

2 très-grandes feuilles.
2 un peu plus petites.
3 buscs.
2 ailerons.
2 pointes.
2 carrés.

—
13

Les feuilles marginales, appelées aussi *sertissures*, se vendent avec les onglons et ergots, et en portent le nom.

On trouve dans le commerce quatre sortes d'écailles :

La première, et la plus estimée, est celle qui se pêche dans les mers de la Chine, et principalement sur les côtes de Manille.

La seconde vient des Seychelles.

La troisième, dite d'Egypte, est expédiée de Bombay par la voie d'Alexandrie. Elle est en feuilles généralement plus petites, plus minces, plus terreuses, et souvent sujettes à se dédoubler.

La quatrième, qui vient d'Amérique, est en grandes feuilles, d'une couleur plus rougeâtre au fond que les précédentes et à grandes jaspures.

Voir pour les échantillons qu'on trouve le plus souvent dans le commerce, et leur description particulière, les mots : *écailles de tortue*.

CÉRUSE.

La céruse est un blanc de plomb broyé et mis en pains de forme conique de 1 kilogramme à 172, que l'on enveloppe de papier assujéti avec un fil, et qu'on livre en cet état au commerce.

CÉRUSE DE CLICHY.

Pâte plus ou moins fine et serrée, ordinairement d'un blanc mat, cassure irrégulière, intérieur moins doux au toucher.

CÉRUSE DE HOLLANDE.

Pâte serrée, d'un blanc azuré, cassure nette, se divisant en petits éclats, intérieur doux au toucher.

Les céruses de France ne sont belles qu'autant qu'elles se rapprochent de celle-ci.

Elle arrive en futailles de 4 à 500 kilogrammes. Quarts de 250 à 300.

CÉRUSE DE LILLE.

Pâte très-serrée, plus blanche que celle de Hollande, mais moins blanche que celle de Clichy; cassure nette.

Elle est livrée comme celle de Hollande.

CÉVADILLE.

Fruit d'un arbre d'Amérique, qu'on ne connaît pas très-bien.

La cévadille est composée d'une capsule à trois loges réunies; mince, sèche, légère, s'ouvrant par le haut, d'une couleur rougeâtre pâle. Chaque loge de la capsule contient deux graines de la grosseur d'un grain de blé, noirâtre, allongées, pointues, anguleuses et un peu recourbées.

Ce fruit est employé en médecine.

Il vient en paillassons de 25 à 50 kilogrammes.

CHANVRE.

Ce qu'on nomme *chanvre* dans le commerce est l'écorce filamenteuse d'une plante de même nom, appelée en latin *cannabis sativa*, appartenant à la famille des urticées. Le chanvre, originaire des régions orientales de l'ancien continent, est maintenant cultivé abondamment dans toutes les contrées de l'Europe.

Dans le chanvre, les sexes se trouvent sur deux individus séparés. Deux mois après les semailles, les sujets mâles ont répandu sur les femelles leur poudre fécondante, sont parvenus à leur maturité, et sont cueillis brin à brin; les femelles restent deux mois de plus sur la terre; quand leur graine est mûre, elles sont cueillies à leur tour. L'écorce qu'elles fournissent, ayant acquis plus de force, est pour cela improprement appelée dans le commerce *chanvre mâle*.

Le chanvre, quand il est arraché, s'étend à la rosée, ou se porte au routoir, pour dissoudre le gluten qui attache l'écorce à la partie ligneuse; on opère ensuite la séparation de cette écorce par deux procédés, le broyage ou le teillage à la main. De là deux espèces de chanvre : le chanvre broyé et le chanvre teillé.

CHANVRE BROYÉ.

Avant de broyer le chanvre, on l'expose à une chaleur modérée, pour l'amener à une dessiccation parfaite, et ensuite on le soumet au jeu d'une machine qui en broie la partie ligneuse et ne laisse que l'écorce. Le chanvre, ainsi préparé, est plus sec, plus rude au toucher que le suivant, quoique les fibres soient plus divisées et plus fines. On broie particulièrement le chanvre dans les anciennes provinces d'Alsace, de Picardie et d'Anjou. Dans les pays où l'on emploie concurremment le broyage et le teillage, on ne broie que les tiges les plus petites et les plus courtes.

CHANVRE TEILLÉ.

Ce chanvre est en général plus fort, plus nerveux et plus soyeux que le précédent. Comme la fibre est plus entière et moins divisée, il se peigne moins facilement que le précédent; et, pour l'amener au même degré de finesse, il faut supporter plus de déchet. On teille assez communément le chanvre en Champagne, en Bourgogne, etc.

Suivant qu'il a reçu ou non la préparation du peignage, le chanvre est appelé *brut* ou *peigné*.

Les qualités qui distinguent le chanvre à l'état brut sont celles-ci : le brin est de longueur moyenne, c'est-à-dire, de 1 m. 30 cent., à 1 m. 60 cent. (4 à 5 pieds), gras, transparent, exempt de chenevottes ou débris de sa tige ligneuse, et il offre de la résistance. Il faut que les poignées soient composées de brins égaux entre eux, et que les têtes ne soient pas fourrées d'étoupes. Quant aux *chanvres peignés*, la qualité peut en varier à l'infini, suivant le degré de finesse auquel ils ont été amenés. Dans l'un et l'autre état, la couleur dépend de la nature du sol, du degré de maturité de la plante, et des eaux dans lesquelles le rouissage a été opéré.

En parlant des principaux chanvres qui se trouvent dans le commerce, nous aurons occasion de revenir sur les qualités générales de l'espèce, et de décrire les qualités particulières des variétés.

Le chanvre s'emploie à faire des cordages, des fils à coudre, des toiles, etc.

CHANVRE DE CHAMPAGNE.

Les chanvres de cette ancienne province sont de très-bonne qualité, d'une longueur moyenne, gras, nerveux, et, comme nous l'avons dit, généralement teillés.

On les distingue par les dénominations suivantes : *chanvre fin*, *femelle*, *chanvre demi-fin*, *premier moyen*, *second moyen*, et *marin*. Les trois premières qualités sont de couleur blonde, et les deux autres de couleur verte plus ou moins brune.

Les trois premières classes des chanvres de Champagne s'emploient à faire de très-belles filasses et des ficelles fines; les deux dernières servent à la fabrication des grosses ficelles et des cordages de marine.

A Bray-sur-Seine, à Châlons-sur-Marne et dans beaucoup d'endroits, on apporte sur les marchés les chanvres en bottes de 15 à 30 kilog. Ils sont achetés, en grande partie, par des marchands de Troyes, qui les classent par qualités, et les livrent à la consommation en balles de 120 à 130 kilog.

CHANVRE DE BOURGOGNE.

Les chanvres de cette province sont plus grossiers que ceux de Champagne, mais leur sont égaux pour la force. Les premières qualités, appelées *chanvres en couleur*, peuvent se comparer aux beaux seconds moyens de Troyes. Les qualités inférieures, désignées sous le nom de *chanvres à cordes*, sont d'un vert brun, rudes au toucher, et manquent souvent de longueur.

Les environs de Vitteaux, Semur, et la vallée d'Epoisse, produisent les meilleurs chanvres de Bourgogne. On en récolte dans les environs de Châlons-sur-Saône, qui ont jusqu'à 3 m. (10 pieds) de longueur, et qui sont très-forts, grossiers, boiseux et de couleur brune-verdâtre.

Cette sorte de chanvre est employée pour cordages, et préférée pour ceux de la marine.

Il se vend en balles de 120 à 130 kil.

CHANVRE DE PICARDIE.

Les chanvres de Picardie sont très-variés en qualité. Comme il serait trop long de parler de chaque variété en particulier, nous n'en considérerons qu'un petit nombre.

On récolte, dans les environs de La Fère et de Chauny, de très-beaux chanvres, qui sont longs, d'un blanc doré, ayant beaucoup de ténuité, mais manquant généralement de force. On en peigne une très-grande quantité à Abbeville et à Béthizy.

Les chanvres de moyenne et de basse qualité sont tendres, cotonneux, et de couleur d'un vert cendré. Ils ont le défaut très-grand, d'être fourrés d'étoupes et de déchets dans la tête. Ils ne se vendent hors de la province qui les produit, que lorsque leur prix est infiniment plus bas que celui des autres pays.

Ce chanvre se met en filasse ordinaire, destinée à fabriquer des toiles communes, des ficelles et des cordages.

Les chanvres de Picardie se vendent en bottes pesant un poids fixe de 1 kilog. 95 centigr., 2 kilog. 45 centigr., ou 3 kilog. 40 centigr. (4, 5 ou 7 livres poids de marc). Cette manière de les arranger sert à les classer et à les désigner. Ainsi, on appelle *poids de quatre* les chanvres destinés à être mis en bottes de quatre livres; *poids de cinq*, ceux destinés à être employés en bottes de cinq livres, etc.

CHANVRE D'ANJOU.

Le chanvre est un objet très-important de culture dans la province d'Anjou. On le teille et on le broie.

Les chanvres d'Anjou sont longs de 1 m. 30 cent. à 2 m. (4 à 6 pieds), et généralement d'une belle couleur claire. Ceux des environs d'Angers sont les plus renommés.

Chaque canton de l'ancienne province d'Anjou donne son nom aux chanvres que fournit son terroir, et ces noms servent à les distinguer dans le commerce.

Les premières qualités se récoltent dans la vallée qui forme le bassin de la Loire, depuis le pont de Cé jusqu'au village de St-Jean de-la-Croix, et dans la basse vallée, qui s'étend depuis ce village jusqu'à Chalonne. Elles sont désignées sous le nom de *chanvre de vallée, teillé ou broyé, première et deuxième qualité*. On en tire de très-belles filasses blanches.

Le canton de *Blaison* fournit des chanvres qui ont beaucoup de rapport avec les précédens; on les vend souvent comme *teillés troisième qualité*.

Les chanvres de Briolay sont moins beaux en couleur, mais sont aussi de qualité supérieure. Ceux de *Daguenières* et de *Corné* sont plus grossiers, ont la patte plus large, et sont de couleur verdâtre. On les emploie pour la marine.

Comme nous venons de le dire, ces chanvres se transforment en filasse, et les basses qualités sont réservées pour la fabrication des cordages.

Ils s'achètent dans les villages en bottes de différens poids, et se livrent au commerce en balles de 50 et 100 kilog.

CHANVRE DE TOURAINE.

Les chanvres de cette province sont aussi appelés *chanvres de la Loire*. Sous ce nom on comprend généralement ceux de Saumur, Bourgueil, Chinon, des îles de Bréhémond et de Saint-Martin. Ces chanvres sont longs, forts, et d'une belle couleur. Selon qu'ils sont teillés ou broyés, ils diffèrent de caractères. Les teillés ont de fortes pattes, les broyés ont la pointe rougeâtre et chargée de chenevottes; mais il s'en trouve néanmoins de très-beaux.

Il se vend en balles de 100 à 120 kil., et en ballots de 30 à 35 kilogr.

CHANVRE D'ALSACE.

L'Alsace produit des chanvres d'une très-grande force. Il y en a de couleur jaune et d'autres de couleur grise. Les teillés sont longs de 1 mèt. 30 cent. à 2 mèt. 65 cent. (4 à 8 pieds), durs, et ayant des parties très-larges. Ils sont d'un travail difficile. Les broyés sont plus doux, mais chargés de chenevottes.

On peigne, dans les environs de Strasbourg, une quantité considérable de chanvre, qui ne suffit pas aux demandes de l'intérieur. Ce chanvre est fort, a de la longueur, mais est peu soyeux.

Les marchands de Strasbourg ont des comptoirs dans le duché de Bade; ils achètent tout peignés une grande partie des chanvres de ce pays, et les vendent comme chanvre d'Alsace.

Comme le chanvre d'Alsace se conserve très-bien à l'eau, indépendamment des autres usages auxquels on le fait servir, il s'emploie avec avantage pour les lignes et filets de pêche.

Les chanvres bruts de cette provenance viennent en balles de 90 à 120 kilogrammes. Les chanvres peignés sont expédiés en tonneaux de 400 à 500 kilogrammes.

Beaucoup d'autres provinces de France produisent aussi des chanvres, et même en quantité considérable. Tels sont la Bretagne, la Normandie, le Bordelais, le Berry, le Languedoc, le Dauphiné et l'Auvergne. Ces deux dernières surtout en fournissent de fort beaux, consommés en partie par la marine, qui exclut de ses achats ceux du Morbihan.

CHANVRES ETRANGERS.

Les chanvres que la France reçoit de l'étranger, en quantités assez considérables pour qu'il en soit fait mention, viennent de la Russie et de la Lithuanie, par les ports de Riga, Pétersbourg, Pernof, Kœnigsberg, Memel et Libau; ces chanvres sont connus sous la dénomination générale de *chanvres du nord*. Viennent ensuite ceux du duché de Bade et du Palatinat du Rhin, qui entrent en France par Strasbourg, enfin, ceux d'Italie, que nous recevons par Bologne et Ancône.

CHANVRES DU DUCHÉ DE BADE ET DU PALATINAT DU RHIN.

Ces chanvres sont de couleur jaunâtre, longs de 1 m. 65 cent. à 2 m. 65 cent. (5 à 8 pieds), secs, et se conservent parfaitement dans l'eau.

Comme on l'a déjà dit, ils sont en partie achetés par les marchands de Strasbourg, qui les revendent comme chanvres d'Alsace.

CHANVRES DU NORD.

Les chanvres de Russie et de Lithuanie de première qualité sont d'une nuance jaunâtre et composés de filamens longs de 1 m. 65 cent. à 2 m. (5 à 6 pieds), doux, sans pattes, et d'une force moyenne. Les chanvres de qualité ordinaire sont de couleur verdâtre et composés de brins moins longs et cotonneux; enfin, les chanvres de basse qualité sont d'un vert-roux, formés de fibres qui n'ont pas plus de 1 m. (3 pieds) de longueur, et sont mêlés de chanvre mort. On donne le nom de *codille* au déchet et au pied du chanvre.

Voici les noms sous lesquels on désigne les diverses espèces de chanvre de Russie :

La première sorte se nomme net;
La seconde, uytschot ou ausschuss;
La troisième, pass.

Les chanvres de Lithuanie se désignent par les dénominations suivantes :

La 1re sorte se nomme net ou recht;
La seconde, coupé;
La troisième, schuken;
La quatrième, pass.

La deuxième sorte de *Riga* vaut la première de *Pétersbourg*. Le chanvre de *Pernof* est de qualité inférieure.

Celui de *Kœnigsberg* est souvent préférable à celui de *Riga*. La première sorte de *Memel* équivaut à la troisième de Kœnigsberg.

Ces chanvres sont en rames ou paquets de 7 à 8 kilog., que l'on réunit en balles de 100 kilog.

CHANVRES D'ITALIE.

Les chanvres d'Italie sont d'un très-beau blanc, longs et secs. Le débouché s'en opère dans nos provinces du midi. Il en vient aussi de tout peignés qui sont fins, mal suivis dans le milieu des poignées, blancs, mais sans force.

CINABRE.

Combinaison naturelle ou artificielle de mercure et de soufre, qui se trouve dans le duché de Deux-Ponts, à Idria,

en Carniole, à Almaden, dans plusieurs mines au Mexique et au Pérou, en Chine, etc., et qu'on fabrique de toutes pièces en Hollande et en France.

Les caractères communs aux deux espèces de cinabre sont la pesanteur, la similitude de la texture, qui est composée de petites aiguilles brillantes et faciles à séparer.

CINABRE ARTIFICIEL.

Celui-ci, qu'on obtient par une combinaison du soufre et du mercure au moyen de la sublimation, réunit les caractères généraux qui ont été décrits plus haut, et prend à l'extérieur la forme du vase dans lequel l'opération s'est faite. A la surface intérieure ou opposée on distingue les sommets des aiguilles juxtaposées qui forment la texture de la masse. La quantité qui se livre au commerce sous cette forme est extrêmement minime; ordinairement on le vend porphyrisé sous le nom de vermillon.

CINABRE NATUREL.

Le cinabre à l'état naturel se présente en morceaux compactes dont la couleur varie depuis le rouge-pâle jusqu'au rouge-foncé et noirâtre. Il se rencontre rarement dans le commerce.

CIRE.

Substance dont sont composés les rayons dans lesquels l'abeille conserve le miel qui doit lui servir de nourriture pendant l'hiver, et où elle dépose aussi ses œufs. C'est une production de tous les climats.

La cire, telle qu'elle est livrée au commerce, sous la dénomination générale de *cire jaune*, est une substance compacte, plus ou moins dure, d'une nuance plus ou moins jaune, suivant les pays où elle est récoltée, et le plus ou moins de soin qu'on a mis à la fondre. L'odeur en est aromatique, le goût presque insipide, la cassure nette, et offrant à l'œil une surface grenue.

Voici, parmi les nombreuses espèces de cire, les plus connues dans le commerce.

CIRE DE BRETAGNE.

Couleur jaune foncée, odeur du miel commun, butiné par les abeilles sur les fleurs du blé noir. Dans certaines parties de la Bretagne, la cire est proprement fondue, bien nette et sans pied (1). Dans d'autres localités, la surface de la partie basse du pain est couverte au pied d'une épaisseur plus ou moins considérable.

Cette cire est très-estimée par les ciriers blanchisseurs, qui en obtiennent un très-beau blanc, propre à faire les cierges et bougies de première qualité. La pharmacie en fait quelque usage.

La cire de Bretagne est expédiée en pains, depuis 3 jusqu'à 30 kilogr., et par balles de différentes formes, du poids de 75 à 100 kilogr.

CIRE DU GATINAIS.

Elle ressemble beaucoup à la cire de Bretagne, dont elle n'a cependant pas l'odeur.

Elle ne se blanchit pas, ou du moins très-peu. On l'emploie au frottage des meubles et des parquets; elle entre aussi dans la composition de l'encaustique destiné à donner du lustre aux carreaux et aux parquets des appartemens.

Cette cire, en raison de son voisinage de la capitale, y est souvent apportée sans être emballée; elle est placée à nu dans les voitures, ou dans de grands paniers.

Les pains sont de formes différentes et de poids inégaux; il s'en fait beaucoup en forme de briques de savon, du poids 2 à 3 kilogr.

CIRE DE BOURGOGNE.

Cette cire a à peu près les mêmes caractères que ceux de la cire du Gâtinais, mais d'une nuance encore plus belle.

Son emploi, non propre au blanc, sert aux mêmes usages que la précédente.

Elle est généralement fondue en très-gros pains. Il y en a du poids de 50 à 60 kilogr. Il y en a aussi de 5 à 20 kilogr. On l'expédie dans de grands paniers, et quelquefois dans des tonneaux à sucre.

---

(1) On donne le nom de pied aux substances hétérogènes qui ne se sont pas bien dégagées de la cire, et qui sont restées attachées à la partie basse du pain. C'est un défaut dans la cire.

CIRE DE RUSSIE.

Cette cire a la couleur jaune tendre ; elle est bien fondue, a peu de pied, et une odeur un peu aromatique.

Celle qui vient de l'Ukraine produit quelquefois un second blanc ; mais, en général, les cires de Russie ne se décolorent que faiblement, et la plus grande partie rentre dans la classe des cires destinées au frottage ou à la fabrication des objets de basse qualité, tels que cierges communs, bougies filées communes, etc.

On fait voyager cette cire en balles de 100 à 200 kilogr. Ces balles sont faites d'abord avec une toile forte, puis recouvertes d'une natte de jonc, et cordées par-dessus. Autrefois on l'expédiait en tonneaux. Les pains sont communément de 15 à 50 kilogr., de 325 à 435 millim. (12 à 16 pouces) de hauteur.

CIRE DE HAMBOURG.

La couleur de cette cire est très-variée. Il y a des pains d'un jaune vif, d'autres d'un jaune tendre un peu verdâtre, et enfin d'autres presque blancs. L'odeur en est généralement aromatique et agréable.

Elle produit quelquefois un second blanc, et donne en général, aux blanchisseurs, des résultats plus beaux que les cires de Russie.

Les pains sont petits ; il y en a beaucoup du poids de deux à trois kilogr.

Elle est contenue, pour l'expédition, dans des futailles de 2 à 3 kilogr. On commence à en expédier en balles de toile de 150 à 200 kilogr., très-bien conditionnées.

CIRE D'AMÉRIQUE.

Cette cire présente différens caractères, suivant la contrée qui la produit. La plus connue et la plus estimée en France, est celle qui vient des Etats-Unis.

Elle est très-variée dans sa couleur. Il y en a de jaune foncé, de jaune tendre, de brune, de verdâtre, de blanchâtre, ayant toujours plus ou moins de pied, et offrant à l'extérieur une apparence fort sale. Son odeur est aussi très-variée : on en trouve qui sent le girofle, quelquefois la vanille.

On la blanchit, mais rarement on obtient un second et un troisième blanc. Le choix de celle qui blanchit le mieux est très-difficile à faire, en raison de sa division en une infinité de petits pains de 1 ou 2 kilogr., lesquels se trouvent encore divisés en très-petits morceaux, qu'on appelle *menus*. Souvent on éprouve une grande difficulté à clarifier cette cire, et elle produit beaucoup de déchet.

Elle arrive généralement en petits barils de 35 à 50 kilogr., et quelquefois en barils de 100 kilogr., et enfin, rarement, en barriques de 3 à 400 kilogr.

CIRE DU SÉNÉGAL.

Cette cire est d'une couleur brune foncée, quelquefois presque noire, contenant beaucoup de déchet ; odeur désagréable, difficile à qualifier.

Quelquefois il s'en trouve qui se blanchit passablement, mais elle conserve toujours un fond de couleur rousse, qui paraîtrait indiquer qu'elle aurait été un peu carbonisée lors de la fonte des rayons, pour la convertir en pains. Cette cire est une des plus communes qui soient livrées au commerce. Il est probable que, si elle était fondue avec plus de soin et de précaution dans le pays qui la produit, sa qualité acquerrait une grande amélioration.

On la reçoit quelquefois en surons, quelquefois en caisses, et souvent à nu. Les pains sont carrés-longs, et parfois en forme de petits barils, du poids de 25 kilogr. environ.

Pour l'instruction générale du sujet, on doit dire que de toutes les cires jaunes connues, celle qui produit le plus beau blanc, est la cire du Levant, et particulièrement celle de Smyrne, qui a l'avantage, sur toutes les autres, de blanchir plus promptement, et d'être plus transparente.

Parmi les cires que produit la France, on doit citer, comme propres à faire un premier blanc, celle des grandes Landes, entre Bordeaux et Bayonne, celle que l'on récolte dans la Pologne, et enfin, celle que produit la basse Normandie.

CIRE VÉGÉTALE.

Nous parlerons aussi de la cire végétale extraite de différens arbres, et particulièrement du *myrica cerifera*, très-abondans aux États-Unis.

Cette cire est verte, odorante, cassante, peu glutineuse, se broyant sous les doigts comme du marron.

L'emploi n'en est pas connu en France, mais on assure que les naturels en font

une espèce de bougie qui donne une belle lumière.

COLLE DE POISSON (Produits particuliers), ou ICHTHYOCOLLE.

Substance gélatineuse, qui se prépare en Russie et en Hongrie, avec les vessies ou vésicules aériennes, ainsi qu'avec diverses membranes et parties cartilagineuses, de plusieurs espèces d'esturgeons, *Acipenser huro*, *Acipenser sturio*, etc., qui se trouvent principalement dans la mer Noire, la mer Caspienne, le Danube et le Volga.

Cette substance est employée dans les arts et à quelques usages domestiques.

Elle vient ordinairement en barriques de 150 kilogr., et en balles de toile, recouvertes d'un emballage de jonc, d'un poids irréguliers.

La colle de poisson paraît, dans le commerce, sous différentes formes. Voici les principales.

COLLE DE POISSON EN FEUILLES.

La forme de cette colle, qui provient des vessies aériennes du poisson, est indiquée par le nom qu'elle porte. Les feuilles dont elle se compose ont 215 à 270 millim. (8 à 10 pouces) de long, sur 135 à 160 millim. (5 à 6 pouces) de large.

Elles sont minces, légères, souples, transparentes, sèches, unies, d'un blanc tirant un peu sur le jaune, et présentant quelquefois, les reflets de l'opale, exhalant une légère odeur de poisson, et possédant une saveur fade. Ces feuilles se déchirent facilement dans leur longueur, et assez difficilement sur leur largeur. Elles sont très-solubles dans l'eau; elles y forment une épaisse gelée.

Les feuilles dont les caractères diffèrent de ceux-ci, composent les deuxième et troisième sortes. Elles sont moins transparentes, plus épaisses, d'une couleur jaunâtre plus prononcée, et quelquefois sanguinolente. Elles ne se dissolvent pas toujours entièrement dans l'eau.

COLLE DE POISSON.
(Petits cordons, première sorte dite Patriarche.)

Cette sorte est une portion de la vésicule aérienne de l'esturgeon, roulée sur elle-même, d'une grosseur moindre que celle du petit doigt, recourbée et présentant la forme d'une lyre, ou d'un des côtés d'une agrafe. Ses cordons sont très-petits; déployés, ils peuvent avoir une longueur de 27 à 55 millim. (1 à 2 pouces); leur extrémité sont percées d'un trou, par lequel a passé une ficelle qui a servi à les suspendre lors de la dessiccation. Naturellement blancs et luisans, ils sont demi-transparens, doux au toucher, d'une saveur presque nulle, et exhalent une très-faible odeur de poisson. Ils se cassent facilement et assez net sans se déchirer.

Cette première sorte, assez rare dans le commerce, est entièrement soluble dans l'eau.

COLLE DE POISSON.
(Petits cordons, deuxième sorte.)

Cette seconde sorte a beaucoup de ressemblance avec la première. Elle est d'un blanc moins prononcé. Les cordons en sont ordinairement plus arrondis, plus gros, et moins transparens. Ils cassent moins net, et l'on trouve, quelquefois à l'intérieur, des morceaux inférieurs sur lesquels les vessies natatoires ont été roulées.

Il se rencontre des sortes qui s'éloignent encore davantage des caractères distinctifs de la première qualité.

COLLE DE POISSON.
(Gros cordons.)

Cette colle est une portion beaucoup plus considérable de la vésicule de l'esturgeon, roulée sur elle-même, et formant un pan plus gros que le doigt plié trois fois, et qui, développée, offrirait une longueur de 245 à 325 millim. (9 à 12 pouces). Elle est d'un blanc sale, d'une surface un peu luisante, polie et sans transparence. Les feuilles qui composent les gros cordons doivent être minces, se déchirer facilement, et ne contenir au dedans aucun morceau inférieur.

On trouve encore, dans le commerce, des colles de poisson, dites *en livrets*, composées d'une feuille épaisse, repliée sur elle-même, ou de plusieurs feuilles minces, presque adhérentes, et également repliées sur elles-mêmes.

Ces colles de poisson sont en feuilles épaisses, irrégulières, et dites *savates*, en boules, du poids de 3 à 40 décagr. (1 à 12 onces).

On reçoit depuis quelques années, du

Brésil et des États-Unis d'Amérique, des colles de poisson de formes irrégulières et de qualité inférieure.

COLLE DE POISSON (Factice).

Indépendamment de la colle faite avec les parties cartilagineuses de l'esturgeon, on a cherché à en obtenir avec diverses parties de plusieurs autres poissons, et à imiter les formes sous lesquelles la véritable colle de poisson se présente.

Il existe de la colle de poisson dite factice, en feuilles minces, longues, étroites, d'une couleur terne, et approchant de celle du parchemin. On en trouve aussi en petits cordons opaques, qui souvent ont été blanchis par l'acide sulfureux, et qui se déchirent difficilement; on en voit enfin, en boules et en longues lanières de couleur jaune. Parmi ces différentes sortes de colles, il y en a qui sont assez fondantes, d'autres qui se ramollissent dans l'eau sans s'y dissoudre. En général leur qualité ne peut se connaître qu'à l'essai.

Ces colles n'ont point d'emballage particulier.

COLOQUINTE.

Ce fruit, originaire de Syrie, que l'on cultive dans les îles de l'Archipel et en Espagne, est une sorte de baie de la forme et de la grosseur d'une orange, produite par une plante rampante et velue, de la famille des Cucurbitacées.

La coloquinte est recouverte d'une écorce dure, unie, luisante, jaune et verdâtre. L'intérieur est une chair blanche, sèche, légère, d'une saveur extrêmement amère, et remplie d'un grand nombre de graines jaunâtres, implantées dans la chair elle-même.

Ce fruit est en usage en pharmacie.

Il vient d'Espagne et des îles de la Grèce, écorcé, c'est-à-dire, dépouillé de son épiderme. Ainsi préparé, il est expédié en caisses et en barils.

CORALINE BLANCHE, ou CORALINE OFFICINALE.

Production marine, qui a long-temps passé pour végétale, et qui est la demeure d'une espèce de polype peu connue.

La coraline blanche se trouve attachée aux rochers, dans presque toutes les mers, et principalement dans la Méditerranée.

Ce polypier a la forme d'une mousse. Il présente une tige et des rameaux déliés à articulations cornues, recouverts d'une substance calcaire blanche, dont les cellules ne sont pas visibles à œil nu. La coraline est ordinairement d'une couleur verdâtre, qui blanchit avec le temps; mais on en trouve aussi d'un rose pâle. Sa saveur est salée; son odeur forte lui est communiquée par la mer.

La coraline blanche est de quelque usage en médecine.

On l'envoie en balles de poids irréguliers.

CORALINE DE CORSE.

(Mousse de mer, ou Helminthocorton.)

Mélange de plusieurs petites plantes de la famille des Algues et des Polypiers, flexibles, articulées, qu'on ramasse principalement sur les rivages et les rochers de l'île de Corse. Des botanistes ont compté, dans la mousse de mer, jusqu'à vingt-deux espèces d'algues, parmi lesquelles domine le *fucus helminthocorton*, qui lui a donné son nom.

La coraline de Corse est composée d'une infinité de fibres, réunis par leur base à des parcelles du rocher sur lequel elles végétaient. Ces fibres sont assez rudes au toucher, d'une couleur brune-rougeâtre à l'extérieur, un peu rosée à l'intérieur. Elles attirent facilement l'humidité de l'air; leur odeur est forte et marécageuse, et leur saveur très-salée.

La coraline de Corse est employée en médecine.

On l'expédie en balles de tout poids.

CORNES (dépouilles d'animaux).

On a donné le nom de *cornes* à des parties solides des animaux, et qui sont fixées, en général, sur leur front, comme on le voit dans le bœuf, le mouton, le daim, le cerf, etc.

Les cornes sont employées pour les ouvrages de tour, pour la tabletterie, la sculpture; la chimie en tire quelque parti; on en fait de la colle forte; on s'en sert pour engrais; réduites en feuilles minces, elles acquièrent de la transparence, servent pour les lanternes, et peuvent être substituées au verre pour garnir les châssis de fenêtres.

CORNE MARBRÉE DE FRANCE.

Cette corne, qui a été détachée de la tête d'un bœuf, ou préférablement d'une vache, est courbée, courte et ramassée, creuse dans presque toute sa longueur, grosse à la base, diminuant rapidement, et se terminant en pointe. Noire près de la racine et à la pointe, elle est d'un blanc marbré de noir vers le milieu.

Ces cornes s'achètent aux bouchers, en vragues, et au nombre de cent quatre pour cent.

CORNES DE BOEUF DE BUÉNOS-AYRES (dites, en France, *du Brésil*).

Cette corne est longue, recourbée, unie, blanchâtre depuis sa racine jusqu'aux deux tiers de sa longueur, et noire depuis là jusqu'à la pointe. Elle est creuse dans toute sa longueur, ce qui lui donne de la légèreté. Celles de vache, qui arrivent avec celles-ci, sont plus petites et moins estimées.

Cette corne vient en vragues.

CORNE DE BOEUF D'IRLANDE.

Cette corne, creuse dans toute sa longueur, est légère, très-longue, effilée, pointue, bistournée, composée, depuis sa base jusqu'au tiers de sa longueur, de couches osseuses superposées, d'un jaune-grisâtre, se détachant facilement, et recouvrant une texture blanche-jaunâtre paraissant graisseuse; formée, dans les deux autres tiers, d'un corps osseux, solide, blanchâtre, prenant une teinte verdâtre en approchant de la pointe, qui est tout-à-fait noire. Cette corne est très-recherchée pour la fabrication des peignes, parce qu'elle est douce et facile à travailler, et est, de plus, d'une extrême blancheur à l'intérieur.

Elle arrive en vragues.

CORNE DE BUFFLE.

Cette corne, qui vient de l'Inde, et le plus souvent de Bourbon, est de forme recourbée, aplatie jusqu'aux trois quarts environ de sa longueur, marquée, sur un des côtés aplatis, par des sillons latéraux assez profonds et seulement indiqués sur l'autre face, qui, près de la base et jusqu'à un quart de la corne, offre quelques rides. Le restant de la corne est solide et terminé en pointe; la couleur du tout est noirâtre, luisante, et ressemble à celle du cuir bouilli. Il y en a dont l'intérieur est noir: celles-là sont préférées; d'autres, dont l'intérieur est verdâtre ou blond clair: elles ont moins de prix. Ces cornes pèsent ordinairement de 75 à 150 hectogrammes.

Les cornes de buffle viennent en balles de natte, et de différens poids.

CORNE DE RHINOCÉROS.

Cette corne, qui vient de l'Inde, est un corps conique, dur, compacte, pesant, noir et poli à la surface extérieure, courbe, et se terminant en pointe. L'intérieur est une substance de couleur blonde, d'un grain très-fin, très-dense et très-facile à travailler. Cette exubérance, plus ou moins grosse, plus ou moins lourde, suivant l'âge de l'animal sur lequel elle a été prise, et qui a quelquefois trois pieds de hauteur, est fixée sur l'os frontal du rhinocéros par une large base ayant la forme d'une pyramide quadrangulaire tronquée, dont les angles auraient été arrondis, et qui s'élève jusqu'au tiers environ de la corne. Cette base est, dans les grosses cornes, hérissée d'un poil rude, semblable à de la soie de sanglier, et coupé très-près.

La corne de rhinocéros est employée dans la tabletterie.

Elle arrive à nu dans la cale des navires.

CRIN.

Filament plus ou moins long, plus ou moins gros, qui vient au cou et à la queue des chevaux, des bœufs, des vaches et d'autres animaux. Les crins, comme tous les poils, ont une bulbe qui leur sert de racine, et à l'aide de laquelle ils pompent les sucs nécessaires à leur accroissement. Le commerce de Paris tire des crins de la Russie, de l'Amérique et de France. Les meilleurs que fournit notre pays sont ceux de Picardie, du Soissonnais et de Champagne; ceux de Lorraine et de Bretagne sont considérés comme de basse qualité.

Les crins sont de diverses couleurs; leur forme est un cône très-allongé, qui s'accroît par sa base; leur structure intérieure est un assemblage de filamens faciles à séparer, réunis dans une seule gaîne, qui paraît cannelée. Au milieu du crin sont un ou deux canaux qui contiennent une espèce de moelle. Les crins sont pourvus d'une assez grande force et de beaucoup d'élasticité; ceux de queue

de cheval principalement supportent un poids assez lourd, et s'allongent d'environ un douzième avant de se rompre. Ils sont, en général, unis, doux au toucher et brillans.

Le crin sert à fabriquer des cribles, des pinceaux et des étoffes d'une très-grande durée. Les tapissiers, les carrossiers, les matelassiers, en font une consommation importante.

En traitant en particulier de chacune des espèces que nous croyons devoir faire connaître, nous parlerons de leur emploi spécial.

CRIN DE FRANCE (échantillon frisé).

Dépouille de la crinière du cheval, de la queue du bœuf, ou de la vache, à laquelle on réunit les déchets de la queue du cheval, c'est-à-dire, les crins trop courts pour entrer dans la fabrication des étoffes.

Ces crins, désignés dans le commerce par le nom de *crin de crinière*, sont plus ou moins longs, et beaucoup plus faibles que ceux de la queue.

Ils servent pour meubles, sommiers de lit et garniture intérieure des voitures.

Ils sont vendus en vrangues, et l'acheteur porte ses sacs ou renvoie ceux du vendeur.

CRIN DE BUÉNOS-AYRES (échantillon frisé).

Celui-ci réunit les mêmes caractères que le crin de France, dont il est difficile de le distinguer. Il est généralement moins estimé, parce que le bout en est ordinairement altéré.

Il a le même emploi que celui de France.

Il est livré en surons de cuir, pesant de 250 à 300 kilogr., et en balles de toile de même poids.

CRIN DE RUSSIE (première qualité supérieure. — Échantillon frisé).

Cette sorte, inférieure à celles de France et de Buénos-Ayres, est composée de brins plus fins, plus mous, dont la longueur varie de 540 à 1,000 et 1,190 milliers (20 à 36 et 38 pouces), et dont la masse exhale une odeur forte et désagréable.

L'emploi en est le même que celui des deux espèces précédentes.

Tous les crins de Russie, assortis en qualités, sont expédiés en balles d'écorce d'arbre, pesant de 150 à 200 kilogr.

CRIN DE RUSSIE (deuxième qualité supérieure. — Deuxième sorte).

Ce crin a les mêmes caractères que ceux de la sorte précédente. Il est en brins de 325 à 540 millim. (12 à 20 pouces) de longueur.

Il est employé à la garniture intérieure des voitures.

CRIN DE RUSSIE (deuxième qualité. — Troisième sorte).

Encore les mêmes caractères. La longueur du brin est de 160 à 380 millim. (6 à 14 pouces).

Même emploi que le précédent.

CRIN DE RUSSIE (quatrième sorte).

Assemblage de poils de queue et de crinière, que l'on a séparés par le peignage.

Ces crins sont en général fins, faibles et mous; leur longueur varie de 160 à 405 millim. (6 à 15 pouces).

Même emploi que le précédent.

PEIGNURE DE RUSSIE (cinquième sorte).

Déchet qui résulte du peignage des sortes précédentes.

Cette sorte est un mélange de crins de toutes couleurs, courts, faibles et mous.

Même emploi que les précédens.

CRINS CARRÉS DE TOUT PAYS.

On appelle ainsi des crins de queue de cheval, séparés de ceux de la crinière, et rassemblés par mèches, suivant leur longueur.

Ces crins sont bien filés, presque égaux dans toute leur grosseur, forts, nerveux et longs de 435 à 1,000 millim. (16 à 36 pouces).

Ils sont employés à la fabrication des tissus, aux archets de violon, de basse, etc.

Ils sont livrés en balles de toile ou d'écorce, de poids variés.

CRIN DE CRINIÈRE, NOIR ET BLANC.

Espèce choisie pour une destination particulière.

Ce crin a le brin fin, doux, souple, de 160 à 270 millim. (6 à 10 pouces de longueur).

Les tabletiers emploient ce crin pour quelques ouvrages.

CUIVRE.

Corps combustible, simple, métallique, l'un des plus anciennement connus, et qui se trouve dans toutes les contrées du monde.

Le cuivre, à l'état de pureté, est solide, éclatant, d'une couleur rouge particulière, très-malléable, le plus sonore des métaux, plus dur et plus élastique que l'argent, plus fusible que l'or, et exhalant, quand on le frotte, une odeur nauséabonde. Sa pesanteur spécifique est de 8,895.

Voici les différentes espèces de cuivre répandus dans le commerce.

CUIVRE D'ANGLETERRE.

Celui-ci vient particulièrement des mines de Cornouailles et d'Anglesey.

Les cuivres anglais se divisent en plusieurs qualités : la première réunit tous les caractères du cuivre le plus pur, et se prête à tous les usages ; les seconde et troisième qualités, qui ont été reconnues n'être qu'au titre de 97 et 94, n'offrent qu'un métal mal affiné, sec, dur et cassant.

On l'achète en lingots et plaques de divers poids, plus généralement celui de 7 à 8 kilogr. pour les lingots, et d'environ 20 et 40 kilogr. pour les plaques.

CUIVRE DE BOHÊME ET DE HONGRIE.

Cette sorte est assimilée, par sa nature et ses qualités, au plus beau cuivre de Suède et au même titre.

Les caractères de ce cuivre sont les mêmes que ceux du cuivre de Suède.

CUIVRE DE FRANCE.

Ce cuivre, qui se retire particulièrement des mines de Saint-Bel et de Chessy, près de Lyon, ne suffit pas même aux besoins de nos départemens méridionaux, et ne vient presque jamais sur la place de Paris.

Il est très pur, très-beau, fusible, ductile, élastique, facile à forger, à fondre, à laminer, à étirer, d'une cassure finement grenue et brillante. Il est au titre de 99.

CUIVRE DU MEXIQUE.

Le cuivre du Mexique a tous les caractères d'infériorité de celui du Pérou, et a un degré encore plus élevé. Il est généralement plus noir, plus dur, plus sec, plus cassant, plus chargé de fer et de soufre. Le titre varie de 75 à 90.

CUIVRE DE NORVÈGE.

Ce cuivre est en général moins bien affiné et moins estimé que celui de Suède ; cependant la première sorte des cuivres de Drontheim peut être assimilée aux premières qualités de Suède. Il s'expédie aussi des secondes qualités.

On l'achète à nu, en gâteaux ou rosettes de divers diamètres et de divers poids.

CUIVRE DU PÉROU.

Ce cuivre, qui nous arrive assez abondamment depuis peu d'années, est noirâtre, ferrugineux, sulfureux, aigre et cassant. Le titre ne passe pas 86 ou 87.

CUIVRE DE RUSSIE.

Ce cuivre est généralement très bien épuré, et recherché de préférence pour tous les emplois. Il est le produit des redevances que les propriétaires de mines paient en nature au gouvernement russe, ou est extrait des mines qui font partie du domaine de la couronne. Des mines appartenant à des particuliers en livrent également au commerce une grande quantité. Parmi ces divers cuivres, on distingue ceux de Pachkoff, de Grégori, de Nicolas Demidoff, de Laval, etc.

Le cuivre de Russie réunit les mêmes caractères, et est au même titre que celui de France.

On l'achète en lingots de divers poids et de diverses formes.

CUIVRE DE SUÈDE.

Ce cuivre varie selon le degré de finesse et d'épuration. La première qualité peut être assimilée aux cuivres de France. Les qualités inférieures diffèrent de celle-ci de 2 à 6 pour 100 sur le titre. Le cuivre de Suède est en général d'un beau rouge vif, partout uniforme, et les parties les

plus saillantes des rosettes ont un reflet argenté.

On l'achète à nu, sous la forme de gâteaux dits *rosettes*, de différens poids et diamètres.

CUIVRE TOKAT, OU DU LEVANT.

Ce cuivre nous vient de l'Anatolie; il en est de deux sortes, du rouge et du gris.

CUIVRE TOKAT ROUGE.

Ce cuivre, qu'on pourrait, à l'aspect, croire sec et dur, acquiert cependant à l'affinage une élasticité et une ductilité égales à celui des provenances du Nord. Le titre en est de 97 à 98.

On l'envoie par pains carrés dont les angles sont légèrement arrondis, et du poids d'environ 30 à 35 kilogrammes.

CUIVRE TOKAT GRIS.

Ce cuivre est chargé de fer, de soufre et de plomb; il est d'un gris plus ou moins foncé; par la nature des alliages qu'il contient, il éprouve à l'affinage un déchet plus considérable. Le titre varie de 87 à 92.

Il est livré par pains de forme semblable à ceux de tokat rouge, et de même poids.

ÉCORCE DE GRENADE.

Écorce du fruit du grenadier, *punica granatum*, de la famille des myrtacées ou myrtinées, originaire d'Afrique, et qui croît très-bien dans les îles de l'Archipel grec, sur les côtes de l'Asie mineure, et dans le midi de l'Europe.

L'écorce de grenade est en morceaux de toute grandeur, secs, légers, minces, faciles à rompre, quelquefois aplatis, quelquefois conservant encore la forme du fruit, unis et rouges à l'extérieur, au dedans, d'un jaune pâle, râclés, et plus ordinairement montrant encore la place qu'occupaient les graines. On trouve souvent de petites grenades encore entières, offrant une fente longitudinale par laquelle on a fait écouler le liquide et les semences qu'elles contenaient. La saveur de cette écorce est amère et très-astringente.

L'écorce de grenade est employée en médecine et en teinture.

On la vend en balles de tout poids.

ÉCORCE D'ORANGE DOUCE.

Ecorce levée sur l'orange, fruit du *citrus aurantium*, arbre de la famille des aurantiacées ou hespéridées, et qu'on apporte desséchée du Portugal, de Malte, du Mexique, etc., etc.

Cette écorce présente une partie solide, mince, raboteuse, poreuse, jaune-pâle ou jaune-rouge, recouvrant un parenchyme blanc, spongieux, qui se détache facilement avec l'ongle, et tapisse la surface intérieure. L'écorce d'orange, bien desséchée, est légère, cassante, possède une saveur amère, et exhale une odeur douce.

Elle est employée par les pharmaciens, les parfumeurs et les distillateurs.

Elle vient de Portugal, en balles de jonc vert, de 100 à 125 kilogrammes; de Malte, en balles de toile de coton de l'Inde, de 50 à 100 kilogrammes.

ÉCORCE D'ORANGE AMÈRE.

Elle vient des Barbades, de Curaçao, d'Italie, et elle se récolte aussi en France

Celle des Barbades et de Curaçao est en petits quartiers de couleur verte, et elle est plus raboteuse que celle qui précède.

Celle de France et d'Italie est en quartiers plus allongés, et de couleur rougeâtre.

Elle est employée aux mêmes usages que la précédente.

Elle nous arrive des Barbades et de Curaçao en balles et en futailles; d'Italie et de nos provinces méridionales, en balles de 100 à 150 kilogrammes.

ÉCORCE DE WINTER.

Cette écorce a pris son nom du capitaine de vaisseau Winter, qui l'a introduite en Europe en 1579. Elle est détachée d'un arbre de la famille des magniolacées, indigène dans les contrées qui bordent le détroit de Magellan, et qu'on a nommée *Winterana aromatica* et *Drymis Winteri*.

L'écorce de Winter est en morceaux roulés, qui ont ordinairement 30 centimètres (1 pied) de long, dont le diamètre varie de 20 à 55 millimètres (3/4 de pouce à 2 pouces), et l'épaisseur de 5 à 7 millimètres (2 à 3 lignes). Elle est à l'extérieur assez lisse et d'un gris-rou-

gcâtre sale; l'intérieur du tube est d'un gris plus foncé; sa texture est compacte; sa cassure, grise vers la circonférence et rouge à l'intérieur; son odeur est aromatique, et sa saveur âcre et brûlante.

Cette écorce est employée en médecine.

Elle se vend en emballages de toutes formes.

ÉLLÉBORE.

Racine de plusieurs plantes de classes et de familles différentes, qui croissent dans les Alpes, les Pyrénées, et les lieux incultes et montagneux de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Auvergne.

On la reçoit en balles de tous poids.

On distingue, dans le commerce, les deux espèces suivantes d'ellébore :

ELLÉBORE BLANC.
(Racine du *veratrum album.*)

Cette racine, blanche à l'intérieur, grisâtre, ridée à l'extérieur, et offrant les traces de nombreuses radicules qui en ont été détachées, se présente dans le commerce sous divers aspects; quelquefois bifurquée; le plus communément sous la forme d'un cône tronqué de 2 à 3 pouces de long, et environ d'un pouce de diamètre, et quelquefois encore garnie de radicules longues de 3 à 4 pouces, jaunâtres en dehors et attirant l'humidité. On ne retrouve dans la racine sèche qu'une faible partie de l'odeur désagréable de sa racine fraîche. Sa saveur, d'abord douceâtre et mêlée d'un peu d'amertume, devient bientôt âcre et corrosive.

ELLÉBORE NOIR.

On confond dans le commerce, sous le nom d'ellébore noir, les racines de deux espèces de plantes, l'*helleborus niger* et l'*helleborus viridis*.

La racine de l'*helleborus niger* est plutôt une tige souterraine, grosse et longue comme le petit doigt, d'un gris brunâtre, et quelquefois noirâtre à l'extérieur, marquée d'anneaux circulaires, entourée de quelques radicules, et portant quelquefois des vestiges d'écailles foliacées. Elle est grise ou rougeâtre à l'intérieur, et offre immédiatement sous l'écorce un cercle de points blancs, lesquels sont les extrémités des fibres qui paraissent aller d'un bout à l'autre de la racine. Par la dessiccation, elle perd une partie de son odeur; sa saveur, d'abord styptique, devient âcre et brûlante.

La racine de l'*helleborus viridis*, plus commune que la précédente, est sous la forme de souches tout-à-fait irrégulières et entremêlées, garnie inférieurement de radicules plus nombreuses, plus minces, plus courtes que dans l'*helleborus niger*, et qui ont été ordinairement tressées ensemble avant la dessiccation. Cette racine est d'un gris noirâtre au dehors, blanchâtre à l'intérieur; à la cassure, on y remarque aussi, mais plus difficilement, un cercle de points blancs. Sa saveur n'est pas styptique; lorsqu'on la mâche, on sent immédiatement une âcreté brûlante mêlée d'amertume. Les vertus de cette espèce d'ellébore sont plus énergiques que celles de la première.

EUPHORBE.

Suc concret et résineux, et non gomme-résine, comme on l'a cru jusqu'à ce jour, fourni par plusieurs arbrisseaux du même genre, parmi lesquels on distingue l'*euphorbia antiquorum*, l'*euphorbia officinarum*, et l'*euphorbia canariensis*, qui croissent dans les Indes, dans diverses contrées de l'Afrique, et dans les îles Canaries.

L'euphorbe est en larmes de forme irrégulière, jaunâtres, demi-transparentes, légères, friables, ordinairement creuses, percées de deux trous, qui contiennent quelquefois les épines de la plante sur lesquelles il s'est solidifié. Il est inodore; sa saveur, d'abord peu sensible, devient bientôt âcre, brûlante et corrosive. Il faut beaucoup de précautions pour mettre en poudre ce violent sternutatoire.

Cette substance est principalement employée dans la médecine vétérinaire.

L'euphorbe vient en caisses, en barils, et souvent en balles de jonc.

FÉCULE DE POMME DE TERRE.

Le mot *fécule* est synonyme *d'amidon*, mais on l'emploie communément pour désigner génériquement la substance organique contenue dans les végétaux qui ne sont pas des céréales. Ainsi on dit fécule de pomme de terre, de salep, de bryone, et amidon de blé, de seigle, d'orge, d'avoine, etc. La fécule qui nous

occupe ici se fabrique très en grand à Paris et dans les environs.

La fécule de pomme de terre, telle qu'on la voit dans le commerce, est une poudre sans saveur, ni odeur, d'un beau blanc brillant, plus rude au toucher que l'amidon des céréales, parce que ses particules sont moins fines. M. Raspail, qui l'a examinée au microscope, a reconnu qu'elle est composée de grains en général très-bien conservés, très-irréguliers dans leurs formes, très-inégaux dans leurs dimensions, acquérant les plus grandes dimensions des fécules connues, et ayant l'aspect de belles perles de nacre; en général, les plus gros sont gibbeux, triangulaires, ovoïdes, et les plus petits sphériques. Les plus gros ont un diamètre de 178 de millim., les plus petits de 17200.

Cette substance est d'un très-grand usage comme aliment. On l'emploie pour l'apprêt des étoffes et l'encollage du papier : soumise à la fermentation, elle fournit du sirop et de l'alcool.

FENOUIL.

Fruit de l'*anethum fœniculum*, plante de la famille des ombellifères, cultivée dans le midi de la France, en Italie et dans le Levant.

Le fenouil est composé de deux semences soudées et fortement sillonnées, surmontées de deux petites pointes qui sont le vestige des styles. Il a une odeur agréable, analogue à celle de l'anis, une saveur sucrée, et une couleur verte pâle.

Ce fruit est employé par les pharmaciens et les distillateurs.

Il vient en emballage irrégulier.

FÈVE TONKA.

Semence d'un arbre de la famille des légumineuses, qui croît dans les forêts de la Guyane, particulièrement à Sinamari, et auquel les botanistes français et étrangers ont donné les noms de *Coumarouna odorata*, *Dipterix odorata*, et *Baryosma tongo*.

La fève tonka, dont la longueur est de 20 à 40 millim. (9 à 18 lignes), est aplatie et composée d'une enveloppe mince, légère, luisante, d'un brun noirâtre et fortement ridée, recouvrant une amande à deux lobes, d'une apparence grosse et onctueuse, d'une saveur aromatique et piquante, et d'une odeur douce et agréable.

Cette semence est employée en parfumerie.

On l'emballe de toute nature et de tous poids.

FER.

Le fer, à l'état de pureté, est d'une couleur grise avec une nuance bleuâtre, qui devient d'un blanc gris très-éclatant lorsqu'il est poli. Il est dur, quoique malléable, le plus tenace des métaux; après l'or, le plus ductile de tous; cependant il se lamine difficilement. Sa cassure est nette, grenue, et son intérieur un peu lamelleux et parsemé de facettes brillantes. Il se fond avec difficulté; se dissout dans tous les acides; s'oxide par l'eau et par l'air; a une saveur très-marquée, une odeur particulière qui se développe par le frottement, et possède la vertu magnétique à un degré très-sensible. Sa pesanteur spécifique est de 7,788.

FONTE.

Les caractères généraux de la fonte sont d'être dure et cassante, de présenter dans sa cassure, des lames ou des grains plus ou moins gros, d'avoir même quelquefois l'apparence d'une cristallisation régulière. La couleur de sa cassure varie; elle est tantôt blanche, tantôt d'un gris très-foncé. Il existe quelques fontes dont la cassure est noire. Le fer cru ne se forge ni à froid ni à chaud; il est beaucoup plus oxidable que les autres fers; il se dissout promptement dans les acides, brûle plus vivement à l'air, et lance des étincelles vives et brillantes.

La fonte se divise en trois grandes classes, et, suivant sa couleur, s'appelle *fonte blanche*, *fonte grise*, et *fonte mêlée* ou *truitée*. Nous allons la considérer sous ces trois dénominations.

FONTE BLANCHE.

Cette fonte est composée de fer, d'oxigène, de laitier, et d'une petite quantité de carbone qui passe rarement un centième.

La fonte blanche se casse facilement; elle est dure, et résiste à l'action de la lime et du ciseau. Sa cassure est grenue, striée ou lamelleuse; souvent elle présente de très-grandes lames. Sa densité varie entre 6,500 et 7,600.

On peut la diviser en trois variétés.

1° *La fonte blanche mate.* — Cette fonte se casse facilement ; son grain est fin ; sa couleur tire un peu sur le jaune. Lorsqu'elle est fondue, elle coule avec facilité ; son mouvement est onduleux, et produit un léger murmure. Elle se refroidit promptement, et se retire un peu en refroidissant. Sa surface est souvent parsemée de petits trous, ce qui empêche qu'elle ne soit employée avec avantage dans la fabrication des objets coulés. La lime et le ciseau entament un peu cette fonte, qui s'oxide au plus léger contact avec l'oxigène. Lorsqu'en coulant elle lance des étincelles, c'est une marque qu'elle sera cassante à froid.

2° *La fonte blanche vive.* — Cette fonte est extrêmement dure, aigre et très-cassante ; sa cassure est lamelleuse, souvent formée de grandes lames spéculaires, quelquefois aussi striée, rayonnante. Ce fer cru est si dur, que ni la lime ni le marteau ne peuvent en détacher la moindre partie.

3° *La fonte blanche argentée.* — Celle-ci est moins dure que la précédente ; sa cassure est fine, compacte, assez plane ; sa couleur, moins vive, tire sur le bleuâtre.

En général, la fonte blanche, difficile à affiner complètement, est peu estimée quand il s'agit d'obtenir du fer doux ; mais elle donne le meilleur acier naturel.

FONTE GRISE.

La fonte grise est composée de fer, de carbone, de scories, et d'un peu d'oxigène. Tout porte à croire qu'elle doit sa couleur à la grande quantité de carbone qu'elle contient. Cette quantité a été trouvée de 0,033 dans quelques fontes.

Ce fer cru est un peu moins fusible que la fonte blanche ; il est ordinairement doux, et peut être travaillé à la lime et au ciseau comme le fer. Il est presque ductile, et supporte long-temps les coups de marteau sans se rompre. Sa cassure est grenue ; sa couleur passe du gris au noir. Lorsqu'on fond de la fonte très-grise, sa surface, en se refroidissant lentement, se couvre de graphite qui tache le doigt. Cette variété de fer cru reste long-temps liquide ; elle se refroidit lentement et se moule assez bien ; refroidie promptement et comme trempée, elle prend l'aspect et la dureté de la fonte blanche ; sa densité varie entre 6,800 et 7,700.

Relativement à sa qualité et à son emploi, on divise cette fonte en *grise aigre*, qui éprouve beaucoup de déchet à l'affinage, et donne un mauvais fer ; et en *grise douce*, qui a les qualités opposées à ses défauts.

Relativement à sa couleur, la fonte grise se divise en trois sous-classes.

1° *La fonte grise claire.* — La cassure de cette fonte est compacte et à grains fins ; elle est très-fluide lorsqu'elle est fondue à une haute température ; elle ne laisse pas jaillir d'étincelles brillantes en coulant, est long-temps liquide, et ne dégage pas de carbone de fer en refroidissant.

2° *La fonte grise.* — Sa cassure est également compacte, son grain un peu plus gros ; sa cassure est d'autant plus fine que les morceaux ont été fondus plus minces.

3° *La fonte noire.* — Elle a peu de dureté et de cohésion. Sa cassure est moins compacte que celle des deux autres sous-variétés. Ses grains sont gros, quelquefois lamelleux ; on la travaille facilement à la lime et au ciseau. Lorsque ce fer a été refondu, sa surface, en se refroidissant, devient ronde et onduleuse ; elle se couvre d'une quantité considérable de carbure de fer.

FONTE MÊLÉE OU TRUITÉE.

On appelle ainsi un fer cru qui présente, dans sa cassure, un fond gris parsemé de points blancs, ou un fond blanc parsemé de points gris. Cette fonte contient une proportion moyenne de graphite entre la quantité contenue dans la fonte grise, et celle qui est contenue dans la fonte blanche ; ses propriétés et ses qualités sont aussi moyennes entre celles des deux premières variétés.

La fonte truitée est plus dure que la fonte grise ; elle est plus molle, plus malléable que la fonte blanche ; on la travaille plus facilement à la lime et au ciseau. Sa densité est moyenne entre la fonte grise et la blanche. La tache que forme l'acide nitrique est plus noire que celle de la dernière fonte, et plus blanche que celle de la première.

On divise ordinairement cette fonte en trois sous-variétés.

1° *La fonte grise truitée.* — Elle est un peu plus dure que la fonte grise. Sa cassure présente des points blancs sur un fond gris ; lorsque ce fer cru a été refondu, il lance des étincelles brillantes ;

après le refroidissement, sa surface est plane, quelquefois un peu convexe, et ses bords sont aigus.

2° *La fonte blanche truitée.* — Elle est encore plus dure que la précédente. La cassure offre à l'œil, des points noirs sur un fond blanc. Fondu, ce fer cru lance plus d'étincelles que le précédent : on le travaille moins facilement à la lime et au ciseau.

3° *La fonte truitée également.* — Cette sous-variété occupe le milieu entre les deux précédentes. Sa cassure laisse apercevoir un mélange égal de points noirs et de points blancs.

Les fontes qui se trouvent sur nos places de commerce, sont le produit de nos mines, ou nous sont expédiées d'Angleterre. Ainsi nous ne parlerons ici que des fontes françaises et des fontes anglaises.

FONTE FRANÇAISE.

Il n'entre dans le commerce de fonte pour l'intérieur, que des fontes susceptibles de passer avec avantage à une seconde fusion. On les range assez ordinairement, d'après leurs qualités et leur provenance, dans l'ordre suivant :

Fontes de Franche-Comté,
de Périgord,
du Nivernais.

Quelques fourneaux du Haut-Rhin en expédient aussi.

Ces fontes doivent être grises, douces, d'une fusion facile, et ne pas passer, lors d'une seconde fusion, à l'état de fonte blanche.

Elle se livre au commerce en gueuses et grilles de différens poids.

FONTE ANGLAISE.

Quand la fonte anglaise est de qualité supérieure, elle offre au dehors une surface assez égale, et après la cassure un intérieur gris-foncé, formé quelquefois de gros grains à facettes brillantes. Quand elle est de qualité inférieure, elle présente un intérieur d'un gris blanchâtre et composé de grains fins ou peu brillans. En général, plus la fonte anglaise approche, après la cassure, de la couleur blanche, plus elle est fine dans les grains qui la composent.

Du mélange de la fonte française et de la fonte anglaise, on obtient des résultats satisfaisans pour la confection d'une infinité de pièces.

Parmi les fontes qui viennent de la Grande-Bretagne, celle d'Ecosse est de qualité supérieure.

FER ÉPURÉ,
(ou Fer proprement dit.)

Le fer épuré ou tout simplement *fer*, comme nous l'appellerons toujours dans les articles qui suivent, se divise en quatre grandes classes, que nous considérerons chacune séparément; celles du

Fer doux,
Fer cassant à froid,
Fer cassant à chaud,
Fer aigre.

FER DOUX.

Les principaux caractères du fer doux sont d'être ductile à froid et à chaud, de s'étendre sous le marteau, et de pouvoir, dans ces deux circonstances, être replié plusieurs fois sur lui-même sans se rompre; de se dilater beaucoup, de se brûler, de s'oxider facilement lorsqu'il est à l'air, de se rouiller lentement et uniformément lorsqu'il est exposé à l'action combinée de l'air et de l'eau; d'être très-difficile à fondre, et de lancer, en fondant, des étincelles vives et brillantes; de ne pas augmenter de dureté par la trempe, de prendre une couleur grise claire lorsque sa surface a été limée et polie; d'acquérir fortement la vertu magnétique lorsqu'il est influencé par un aimant, et de perdre promptement cette propriété lorsqu'il est hors de sa sphère d'activité.

Selon Hassenfratz, il peut se diviser en deux sous-variétés, en *fer mou* et *fer dur*.

Le *fer mou* est le plus pur des fers doux; il se forge, s'étend, se plie et se replie avec la plus grande facilité, et cela à froid aussi bien qu'à chaud. Il n'a pas d'élasticité appréciable, il conserve tous les plis qu'on lui donne. Sa résistance est très-grande; un fil de fer de 77 millimètres peut supporter un poids de 210 kilogrammes sans se rompre.

Un fil d'un mètre de long peut être étiré assez fin pour ne peser que deux grains. Ce fil est indiqué, dans le commerce, sous le n° 12.

C'est de tous les fers celui qui a conservé le moins de carbone. Une goutte d'acide nitrique, mise sur sa surface blanchie ou limée, y laisse une tache parfaitement blanche. Son tissu est nerveux

ou grenu, suivant la température à laquelle il a été forgé. Il s'oxide à l'air avec la plus grande facilité. On peut l'employer avec succès pour la confection du fer-blanc, des canons de fusil, des clous, etc.

Le *fer dur* se reconnaît en le forgeant, et cela par la difficulté qu'il a de s'étendre à froid et à chaud. Il est dur à travailler; il acquiert, par la trempe, de la dureté et de l'élasticité. Il a du corps et résiste mieux que le fer mou aux usages auxquels on le destine. Sa cassure conserve des rebords et présente de petites facettes bleues ou de couleur terne, ou de larges fibres. Cette sous-variété de fer est un peu carbonée; c'est au graphite qu'elle contient que sont dues ses propriétés. Une goutte d'acide nitrique y laisse une tache grise. Le fer dur se fond un peu mieux que le fer mou, donne moins de déchet, s'oxide moins facilement à l'air; on peut le regarder comme un intermédiaire entre le fer et l'acier.

FER CASSANT A FROID.

Le fer cassant à froid se distingue du fer doux, en ce qu'il casse net quand on frappe à faux dessus. Il est des fers dans lesquels cette défectuosité est portée à un degré tel, que des barres qu'on laisserait tomber se casseraient en plusieurs morceaux.

La cassure de ce fer paraît composée de lames plus ou moins grandes qui passent insensiblement au grenu. Ses grains sont gros et brillans; leur couleur est blanche, et celle des lames est brillante. Plus les lames et les grains sont considérables, plus le fer est cassant. Le fer cassant à froid est plus pesant et moins oxidable que le fer doux. L'acide nitrique y laisse une tache noire.

FER CASSANT A CHAUD.

On appelle *fer rouverain*, ou cassant à chaud, celui qui se laisse difficilement forger lorsqu'il est rouge, et qui se gerce en éprouvant l'effet des machines comprimantes.

Les caractères généraux du fer cassant à chaud sont de pouvoir se laisser forger, plier et étendre à froid, et de ne pouvoir supporter les mêmes opérations quand il est chauffé rouge; d'être doux et liant à froid; de prendre à la lime une couleur bleuâtre; d'avoir une cassure fibreuse, inégale, de couleur claire et non compacte; de lancer des étincelles rouges et grosses lorsqu'il éprouve une chaude suante, ou lorsqu'il est fondu; d'exhaler quelquefois une odeur de soufre; d'être très-oxidable, de rouiller facilement à l'air, et de bien se dissoudre dans les acides; de prendre une tache grise au moyen des acides, et de conserver en partie le magnétisme qu'il reçoit par influence.

FER AIGRE.

Ce qu'on appelle *fer aigre* est un métal qui participe des deux précédens à la fois, et qui réunit les deux défauts, d'être cassant à froid, et cassant à chaud.

Outre ces fers, il en est qui possèdent encore une nouvelle défectuosité qui nuit à leur redressement, à leur aplatissement, et au poli de leur surface. C'est un mélange de grains durs, parsemés dans le fer, sur lesquels la lime a moins de prise, et qui conservent des aspérités. Ce défaut, qui n'en est réellement pas un pour des fers qui doivent être limés, est assez commun, et la cause en est peu connue.

Nous allons examiner quelques-uns des fers produits par la France, ou importés de l'étranger.

FERS DE FRANCE.

Les fers de France se divisent en *fers laminés*, et en *fers forgés* ou *battus*.

Les *fers laminés* sont faits avec un bloc de fonte remis au feu, et allongé en barres au moyen du laminoir. Ils sont traités à la houille.

Les *fers laminés* sont inférieurs aux fers travaillés au marteau, dont nous parlerons ci-après. En général, ces fers manquent de compacité et de tenacité; ils sont lamelleux, composés de couches superposées qui ne font pas toujours corps entre elles, et qui se séparent quelquefois quand on les travaille.

Les *fers forgés* ou *battus* sont faits avec un bloc de fonte, remis également au feu, mais allongés à l'aide du marteau. Ils sont fabriqués au charbon de bois.

Ces fers sont d'un gris bleuâtre; quand on les casse, ils ne se rompent point nettement, mais se déchirent en fibres allongées, et présentent un intérieur d'un gris brillant.

C'est dans les fers travaillés au marteau que l'on trouve, suivant la qua-

lité, des fers doux, demi-doux, communs et cassans.

Voici ceux des fers de France dont se compose principalement la consommation de Paris, et les seuls dont nous croyons nécessaire de parler. L'usage de les désigner par le nom des anciennes provinces qui les fournissent, a prévalu jusqu'à ce jour, et c'est par ce nom que nous les désignerons encore.

Fers de Franche-Comté. Ils sont en général les premiers fers de France. Ils s'emploient aux mêmes usages que les fers les plus estimés, et particulièrement pour la tréfilerie et la fabrication des armes.

Il en vient peu à Paris, sinon sous la forme de *feuillards.*

Fers de Berri. Classés au nombre des meilleurs, ils ont la texture fine, de la douceur, du liant, de la souplesse; ils s'emploient spécialement pour la carrosserie, la clouterie, et en particulier le clou à cheval.

Ils viennent en bandes et en verges.

Fers de Champagne, provenant des départemens de la Haute-Marne, de la Meuse et des Vosges.

Ils se divisent :

1° En *fer de roche* ou *fer doux*, première qualité. Ce fer offre une grande résistance à l'usage, ce qui le fait rechercher pour le bandage et la fabrication des pièces mécaniques. C'est celui dont la consommation est la plus considérable.

2° *Fer* dit *des Vosges*, seconde qualité. Il s'emploie quelquefois aux mêmes usages que le fer de roche, mais il ne le remplace pas complètement.

3° *Fer demi-roche*, troisième qualité. Moins doux, mais moins pailleux que les précédens, il est employé principalement pour la taillanderie. Avant le laminage du fer, il s'en consommait une grande quantité à Paris pour le bâtiment.

Fers de Bourgogne, bonne seconde qualité. Fers demi-doux et classés au même rang que les fers dits des Vosges. Ils se distinguaient autrefois par la légèreté de leurs échantillons; depuis le laminage du fer, ils ont perdu cet avantage.

Fers des Ardennes. Ils ne viennent guère à Paris que sous la forme de socs de charrue, tôle et feuillards.

CLASSIFICATION DES FERS BATTUS.

DÉNOMINATION.	LARGEUR.	ÉPAISSEUR.	DIAMÈTRE.	CÔTÉ DU CARRÉ
Fers dits marchands,				
plats	40 à 160 mill. (18 à 72 lig.)	10 mill. (4 lig.) et au dessus.		
mi plats.	25 à 40 mill. (12 à 17 lig.)	15 mill. (6 lig.) et au dessus.		
carrés	. . . . .	. . . . .	. . . . .	25 à 110 mill. (10 à 50 lig.)
Fers dits de petite forge				
plats	35 à 40 mill. (15 à 17 lig.)	8 à 9 mill. (3 1/2 à 4 lig.)		
mi-plats.	25 à 30 mill. (11 à 12 lig.)	9 à 11 mill. (4 à 5 lig.)		
carrés	. . . . .	. . . . .	. . . . .	19 à 20 mill. (8 1/2 à 9 lig.)
Martinets ronds . . .	. . . . .	. . . . .	10 à 100 mill. (5 à 48 lig.)	
carrillon. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	10 à 20 mill. (5 à 8 lig.)
bandelettes .	15 à 40 mill. (7 à 18 lig.)	5 à 7 mill. (2 à 3 lig.)		
Fenderie. Verges . .	5 à 25 mill. (2 1/2 à 12 lig.)	6 à 14 mill. (2 1/2 à 6 lig.)		
aplatis pour carrosse .	40 à 70 mill. (18 à 30 lig.)	9 mill. (4 lig.) et au dessus.		
aplatis pour cuve . . .	25 à 110 mill. (10 à 48 lig.)	3 à 8 mill. (1 1/2 à 3 1/2 l.)		

FERS ÉTRANGERS.

Voici les seuls fers étrangers admis dans le commerce de Paris, dont il soit nécessaire de parler.

Fers anglais. Ces fers, fabriqués à la houille et laminés, sont à peu près les mêmes que ceux de France, et s'obtiennent par de semblables procédés.

Leur usage est le même que les fers français.

Fers de Suède. Fabriqués au charbon de bois, et battus au marteau, ils sont aciéreux, très-durs, ce qui les rend quelquefois difficiles à travailler. Du reste, ils sont excellens pour la fabrication de l'acier.

Fers de Norwége. Fabriqués au charbon de bois et martelés; peu connus en France, et moins estimés que ceux de Suède.

Fers de Russie. Ces fers sont très-recherchés pour la taillanderie; ceux de Sibérie, et particulièrement ceux des mines du comte Demidoff, fournissent un acier excellent.

TOLE.

Fer passé au laminoir et réduit en feuilles, dont les dimensions varient de la manière suivante:

Longueur, de 1 m. 030, à 1 m. 950. (38 p. à 72).

Largeur, de 0 m. 325, à 1 m. 085. (12 p. à 40).

Épaisseur, de 0 m. 00033, à 0 m. 009. (1/6 lig. à 4 lig.).

La tôle a un aspect gris-de-fer ou gris bleuâtre; elle est souple, flexible, unie et douce au toucher.

Elle sert à fabriquer le fer-blanc, des

tuyaux de poêle, à garnir les portes; on l'emploie à un grand nombre d'usages dans les arts et l'économie domestique.

On envoie les grandes feuilles en vrangues, et les petites en paquets de 50 kilogrammes.

FER-BLANC.

Feuille de tôle décapée, que l'on trempe dans un bain d'étain fondu après certaines préparations.

Le fer-blanc se divise en deux sortes : le fer-blanc *brillant* et le fer-blanc *terne*. Chaque sorte se classe ensuite par dimension de longueur et de largeur ; enfin chaque dimension se subdivise encore en plusieurs classes, suivant l'épaisseur et la pesanteur des feuilles.

Chaque division et subdivision est désignée par des marques différentes, placées sur les caisses qui contiennent la marchandise, et dont voici le tableau :

FER-BLANC BRILLANT.

Feuilles par caisse.	Dimension des feuilles.	Poids brut des caisses.	Marques.
150	325 mill. sur 245 (12 p. sur 9).	28 kilog.	C.
150	*id.* *id.*	34	S.
150	*id.* *id.*	40	X.
150	*id.* *id.*	46	XX.
150	*id.* *id.*	53	XXX.
225	350 mill. sur 260 (13 p. sur 9 1/2).	58	IC.
225	*id.* *id.*	68	IX.
225	*id.* *id.*	78	IXX.
225	*id.* *id.*	88	IXXX.
200	380 mill. sur 270 (14 p. sur 10).	67	SDC.
200	*id.* *id.*	77	SDX.
200	*id.* *id.*	87	SDXX.
150	405 mill. sur 310 (15 p. sur 11 1/2)	78	X.
150	*id.* *id.*	90	XX.
150	*id.* *id.*	103	XXX.
100	435 mill. sur 325 (16 p. sur 12).	48	DC.
100	*id.* *id.*	59	DX.
100	*id.* *id.*	69	DXX.
100	490 mill. sur 350 (18 p. sur 13).	73	AX.
100	*id.* *id.*	85	AXX.

FER-BLANC TERNE.

Même nombre de feuilles par caisse ; mêmes dimensions dans les feuilles; même poids des caisses et mêmes marques.

FER-BLANC ANGLAIS.

Les dimensions des feuilles sont les mêmes que les nôtres, et le fer-blanc est étamé généralement avec l'étain brillant.

Les fers-blancs anglais qui nous sont expédiés depuis quelques années étant de qualité très-inférieure, la consommation en est très-diminuée.

GALBANUM.

Suc gommo-résineux qui provient des incisions faites à la partie inférieure du *bubon galbanum*, qui croît en Syrie, en Perse, et surtout en Afrique.

On distingue, dans le commerce, le galbanum en larmes, et le galbanum en sortes.

Le premier est en larmes d'un blanc jaunâtre à l'extérieur, opaques, molles ou se ramollissant facilement par la pression et par la chaleur, d'un aspect assez brillant, d'une cassure grenue, d'une saveur âcre et amère, d'une odeur forte et tenace qui lui est particulière.

Le galbanum en sorte se compose de larmes réunies par une matière visqueuse, rarement sèche, et souvent chargée de quelques débris de la plante. La couleur de la masse est plus foncée que celle des larmes, et devient brunâtre avec le temps.

Le galbanum est employé en médecine,

Il est emballé en caisses de divers poids.

GALIPOT. (Résines fluides).

Suc résineux que l'on retire, par incision, du tronc de quelques pins, et plus particulièrement du pin maritime, *Pinus maritima*.

Le galipot est en masses irrégulières, friables, légères, blanches quand il est récent, et de couleur jaune-tendre quand il a vieilli. Cette substance s'amollit sous la dent, possède une saveur légèrement amère, se fond au feu, et brûle en exhalant une odeur résineuse, forte et désagréable.

Le galipot est principalement employé à la fabrication des vernis.

Il vient des landes de Bordeaux, en fûts de bois de sapin, de 75 à 200 kilogr.

On connaît deux espèces de galipot dans le commerce, le galipot en sortes, et le galipot en larmes.

GALIPOT EN LARMES.

On choisit, dans le galipot en sortes, les morceaux les plus blancs, les plus secs, les plus purs, et dans le commerce on donne à leur réunion le nom de *galipot en larmes*.

GALIPOT EN SORTES.

Ce galipot, qui réunit les caractères généraux que nous venons de décrire, recueilli tel qu'il découle de l'arbre, est chargé de petits morceaux de bois, de quelques corps étrangers, et n'est pas dans un état de pureté parfaite.

GOMMES.

Les gommes sont des produits végétaux concrets, inodores, d'une saveur fade et visqueuse, solubles ou susceptibles de suspension dans l'eau, et lui communiquant plus ou moins de consistance : lorsqu'elles sont ainsi divisées, on leur donne le nom de *mucilage*. Elles sont insolubles dans l'alcool.

On en distingue un assez grand nombre d'espèces qui diffèrent plus ou moins des autres, suivant les végétaux qui les fournissent et les pays d'où elles viennent.

Voici celles dont nous croyons devoir donner connaissance.

GOMME ADRAGANTE.

Substance produite par l'*astragalus creticus* et l'*astragalus tracagantha*, arbustes épineux, qui croissent dans les îles de l'Archipel grec.

La gomme adragante est en filamens plus ou moins longs et tordus, qui affectent la forme d'un ver. Elle est blanche ou roussâtre, demi-transparente, presque insoluble dans l'eau froide, où elle se gonfle considérablement. On en trouve en petites plaques ; mais elle est moins estimée que celle en filets.

Elle est employée dans la médecine et dans les arts.

Elle est emballée en caisses de 120 à 130 kilogr.

GOMME AMMONIAQUE.

Cette substance, improprement appelée *gomme*, est une gomme-résine qui vient des parties septentrionales de l'Afrique, et des environs du golfe Persique, où elle est produite par l'*heracleum gummiferum*, plante de la pentandrie digynie, et de la famille des ombellifères.

La gomme ammoniaque est en masses jaunâtres, parsemée d'un grand nombre de larmes blanches, qui jaunissent à l'air, et s'amollissent sous la dent ; son odeur est forte, et sa saveur amère, âcre et particulière. Elle se trouve quelquefois en larmes détachées, et est plus estimée en cet état.

Elle est d'usage en médecine.

Elle est emballée en caisses de 60 à 100 kilogr., et en caffas de 150 à 200.

GOMME ARABIQUE ou TURIQUE.

Comme l'indique son nom, cette gomme nous vient de l'Arabie, où elle exsude de diverses espèces de mimosa ou acacia, et plus particulièrement de l'*acacia gummifera* et du *mimosa nilotica* ou *acacia vera*.

La gomme arabique est en morceaux généralement brisés, menus, excédant rarement la grosseur d'une noix, et de différentes formes, variant pour la couleur, du blanc au rouge brun, transparens, ridés à la surface, faciles à briser, présentant, après la cassure, un intérieur luisant, s'amollissant dans la bouche, et s'attachant aux dents, sans odeur, sans saveur, et donnant un mucilage très-abondant.

Cette gomme est d'un grand usage dans les arts et la médecine.

Elle vient en caffas de 3 à 400 kilogr.

GOMME DE BARBARIE. (Variété de la gomme du Sénégal).

Elle est en morceaux de diverses formes et grosseurs, mais généralement plus petits que ceux de la gomme du Sénégal. Ces morceaux sont quelquefois unis, mais le plus ordinairement ridés à la surface, transparens, d'une couleur jaune-paille ou roussâtre, et presque toujours ternes.

Cette gomme, quoique moins estimée que la gomme du Sénégal, la remplace quelquefois dans les arts.

Elle est expédiée en surons de jonc, du poids de 100 kilogrammes.

GOMME DE BASSORA.

Cette gomme, produite par un arbre que nous ne connaissons pas, nous a été apportée pour la première fois, il y a environ cinquante ans, des environs de la ville de Bassora, sur le golfe Persique. Elle n'est cependant pas exclusive à ce pays; on la trouve quelquefois mélangée avec la gomme des diverses contrées de l'Arabie.

Elle est en morceaux irréguliers, quelquefois agglutinés, le plus souvent séparés, d'un petit volume, et parfois de la grosseur du pouce, blanchâtres ou jaunes exhalant une légère odeur d'acide acétique, moins opaques que ceux de la gomme adragante, insipides, se divisant sous la dent, ne se dissolvant point dans la bouche, et ne formant pas un mucilage.

Cette gomme, n'étant point fondante, n'est d'aucun emploi.

Elle vient ordinairement en caisses de divers poids.

GOMME DE FRANCE, ou GOMME DU PAYS.

Cette gomme suinte naturellement de plusieurs arbres de notre pays, qui fournissent des fruits à noyaux, tels que le prunier, le cerisier et l'abricotier. Elle est d'abord liquide et incolore, puis se colore et se durcit à l'air.

La gomme de France se trouve dans le commerce en gros morceaux, agglutinés, transparens, colorés, et souvent salis par des impuretés.

Elle n'est d'aucun usage en pharmacie, et ne s'emploie qu'en chapellerie pour l'apprêt du feutre.

Elle est livrée en tonneaux, et le plus souvent en sacs de tout poids.

GOMME DE GALAM.

Variété de la gomme du Sénégal, et produit du même arbre.

La gomme de Galam a tous les caractères de la gomme du Sénégal, et n'en diffère qu'en ce qu'ayant été exposée à un soleil plus ardent, elle acquiert plus de friabilité, plus de transparence et un aspect qui la fait ressembler à la gomme arabique.

L'emploi en est le même que celui de la gomme du Sénégal.

Elle est emballée de la même manière que cette gomme.

GOMME DE L'INDE.

Cette gomme, qui a beaucoup de ressemblance avec celle du Sénégal, est en morceaux irréguliers, de diverses couleurs, ridés à la surface, d'une cassure nette et éclatante, et se fondant très-facilement.

Elle est employée dans les arts, et ne vient que par petites quantités en France.

Elle est envoyée en caisses de 150 à 200 kilogrammes, ou en surons de 100 à 125.

GOMME GEDDA.

Variété de la gomme arabique ou turique, qui doit son nom à un port de l'Arabie, nommé *Giddah*, aux environs duquel on la récolte.

La gomme gedda, que M. Guibourt propose de nommer *gomme pelliculée*, est en fragmens de diverses grosseurs, difficile à casser, facile à fondre dans la bouche, d'une saveur aigre, d'une odeur faible, résineuse et désagréable, demi-transparente, de couleur quelquefois blanche, souvent jaune plus ou moins claire ou rougeâtre. Ce qui la distingue et motive le nom que propose M. Guibourt, est une pellicule jaune opaque, qui recouvre toujours quelques points de sa surface.

Le peu de qualités de cette gomme en rend l'emploi presque nul.

Elle vient en caisses de 225 à 250 kilogrammes, ou en caffas de 400 kilogrammes.

GOMME-GUTTE.

Gomme-résine qui nous vient de la Chine et du pays de Camboge, où elle

découle de quelques arbres indigènes, et particulièrement du *stalagmitis cambogioides* de Murray, nommé par Kœnig *guttæfera vera*.

La gomme-gutte est en bâtons cylindriques, isolés ou collés ensemble sur leur longueur, par deux, trois, etc., et quelquefois en pain. Son extérieur est d'un brun jaunâtre, et son intérieur d'un jaune rougeâtre. Elle est friable, d'une cassure lisse et égale, opaque, inodore, d'une saveur presque nulle, et laissant pourtant dans la bouche une certaine âcreté.

Cette gomme-résine est employée en médecine et en peinture.

Elle nous vient de la Chine dans des caisses en bois léger, du poids d'environ 75 kilogrammes, ou en caisses de bois épais de 100 à 150 kilogrammes.

GOMME DU SÉNÉGAL.

Produit du *mimosa Sénégal*, arbre de la polygamie monœcie, et de la famille des légumineuses, qui croît en forêts dans quelques régions de l'Afrique qui avoisinent le fleuve du Sénégal.

Cette gomme est en morceaux de diverses formes et grosseurs, et plus généralement arrondis, secs, durs, ridés à l'extérieur, vitrés et transparens à l'intérieur; d'une couleur qui varie du blanc au rouge-brun, d'une odeur nulle, et d'une saveur mucilagineuse. Elle est livrée au commerce, chargée de plus ou moins de sable, de marrons et de bdellium.

Elle est d'un grand usage dans les arts.

Elle est emballée en sacs de 50 à 60 kilogrammes, plus fréquemment en grenier; et, aux lieux de débarquement, on la met, pour l'expédier, en barriques de différens poids.

GOMMES-RÉSINES.

Produits végétaux, qui participent des gommes et des résines, et qui paraissent résulter de l'union de ces deux genres de corps.

Les gommes-résines ne sont que très-imparfaitement solubles dans l'eau, et leur dissolution est opaque et laiteuse, parce que la résine n'y est que suspendue. Elles ne sont également qu'en partie soluble dans l'alcool pur, mais elles se dissolvent en entier dans l'alcool faible bouillant.

En décrivant chaque espèce de gomme-résine, nous en avons fait connaître l'emploi. (*Voyez Gomme ammoniaque, Assa, Bdellium, Gutte et Myrrhe.*)

GRAINE JAUNE.

Baie de plusieurs arbrisseaux de la famille des rhamnées, tels que le *rhamnus infectorius*, le *rhamnus amygdalinus*, le *rhamnus oleoides*, le *Rhamnus saxatilis*, qui tous sont compris sous la dénomination générale de *nerprun des teinturiers*, et croissent dans les départemens méridionaux de la France, en Perse, dans les provinces européennes de la Turquie, et en Espagne. On classe les graines jaunes suivant le nom des lieux qui les produisent.

Les graines jaunes varient entre elles, de grosseur et de couleur. En général, elles sont de la grosseur d'un grain de poivre, et souvent plus petites, d'un vert jaunâtre ou noirâtre, unies, ridées ou sillonnées à leur surface, contenant deux, communément trois, et quelquefois quatre semences aplaties d'un côté et convexes de l'autre. Elles ont une saveur amère, désagréable, et une forte odeur nauséeuse.

Ces graines servent à la teinture.

Celles qu'il est le plus nécessaire de connaître sont celles d'Avignon, d'Espagne, de Morée, du Levant, et de Perse.

GRAINE D'AVIGNON.

Cette graine, fournie par le *rhamnus infectorius*, est en baies inégales, marquées de trois sillons, d'un vert jaunâtre et d'un vert foncé. Elle offre une surface unie, et sa forme ressemble assez à celle d'un cœur. Elle se trouve dans les balles, mêlée de grains noirs avortés, qui ne donnent point de couleur, et d'une assez grande quantité de bûchettes.

On les envoie en balles de 120 kilogr.

GRAINE DE COLZA.

Le colza ou chou des champs, *brassica campestris* est une plante de la famille des crucifères, qui croît spontanément dans les champs d'une grande partie de l'Europe, et forme l'objet de cultures considérables dans plusieurs départemens de l'est, du nord, et de l'ouest de la France.

La graine de colza doit présenter un grain rond, petit, noir et dur. Ecrasée sur l'ongle, elle doit offrir une chair d'un jaune serin, qui graisse fortement;

la peau doit être noire et mince. Les grains qui sont gros annoncent une culture dans un terrain trop fumé; ceux qui ont un reflet de rouge indiquent une récolte faite prématurément. Les meilleures graines de colza cultivées en France, proviennent des environs de Cambrai, Saint-Quentin, Péronne, Douai, Arras, etc. Celles des environs de Lille sont les plus belles en apparence et les moins riches en huile; elles sont grosses et ont l'œil rouge.

On distingue, dans le commerce, les colzas en colza d'hiver et colza de mars.

Les colzas d'hiver se sèment en juillet, se repiquent en octobre ou pendant la première quinzaine de novembre, et se récoltent en juillet suivant. Cette espèce, suivant sa qualité, varie en densité; elle pèse de 58 à 70 kilogr. l'hectolitres, et il en faut, pour confectionner une tonne d'huile de 90 kilogr., de 3 174 à 4 174 hectolitres.

Les colzas de mars se sèment en mars, à la volée, ne se repiquent point, et se récoltent en juillet ou en août; cette espèce est moins productive que la précédente. Le poids d'un hectolitre de graines varie de 55 à 65 kilogr. Il en faut 4 à 5 hectolitres pour faire une tonne d'huile.

On tire du colza une huile grasse que l'on emploie pour l'éclairage et les besoins des arts.

GRAINE D'ESPAGNE.

Celle-ci est fournie par le *Rhamnus saxatilis*, qui croît dans les sols pierreux du midi de la France, et particulièrement en Espagne. Elle ressemble assez à la graine d'Avignon, mais elle contient une moindre quantité de grains à trois sillons. Sa nuance est un vert moins foncé que la précédente, et tirant même sur le jaunâtre.

On l'expédie en futailles et balles de différentes grosseurs et de divers poids.

GRAINE DE LIN.

Semence du *Linum usitati simum*, plante de la famille des linacées, cultivée dans nos départemens du nord et de l'ouest, dans plusieurs états étrangers, et particulièrement en Russie.

La graine de lin est petite, aplatie, jaunâtre, luisante, et contient, sous une enveloppe coriace et très-mucilagineuse, une amande huileuse. Le poids d'un hectolitre de graines de lin varie de 65 à 74 kilogr.; il en faut 4 475 à 5 374 hectolitres pour confectionner une tonne d'huile.

Les graines de lin que nous récoltons dans nos départemens ne valent point, ni pour les semailles, ni pour l'huile, celles qui nous viennent du nord. On attribue cette infériorité à la récolte prématurée que nous faisons de nos lins. Cette récolte, faite avant la maturité de la graine, la dénature, mais rend la tige du végétal plus fine.

La graine de lin sert dans la médecine, et fournit une huile employée dans les arts.

GRAINE DE LUZERNE.

Semence du *Medicago*, plante vivace de la famille des légumineuses, cultivée comme le trèfle, dans toutes les provinces de France.

Cette graine, un peu plus grosse que la précédente, est unie, douce au toucher, un peu réniforme, d'une couleur jaune de paille, dans toutes les semences qui la composent. Sa saveur est semblable à celle du trèfle, et est même un peu plus prononcée.

La graine de luzerne s'emploie aux mêmes usages que celle du trèfle.

Elle se vend en balles de double toile, contenant 100 kilogr. de graine, en y comprenant le poids du premier emballage.

GRAINE DE MORÉE.

La graine de Morée est d'une belle grosseur, et paraît même être la plus grosse des graines jaunes. Elle est à deux sillons, assez égale, d'une couleur jaune pâle ou blonde.

Les balles contiennent des bûchettes et des impuretés.

GRAINE D'OEILLETTE.

Ce qu'on nomme, dans le commerce, *graine d'œillette*, est la graine du *Papaver somniferum*, et de la famille des papavéracées, plante cultivée dans les départemens du nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, de la Somme, du Haut et du Bas-Rhin, de la Meurthe, de la Meuse, et dans quelques autres.

La graine d'œillette de bonne qualité est formée d'un assemblage de semences, petites, noires et dures, qui doivent s'écraser facilement sous les doigts, en présentant une chair onctueuse au tou-

cher, et très-peu colorée ; le goût et l'odeur doivent être francs, et la graine doit être très-sèche et peu poudreuse. L'hectolitre pèse 58 à 61 kilogr. ; il en faut 4 à 4 3/4 hectolitres pour produire une tonne d'huile.

On tire, de la graine d'œillette, une huile bonne à manger, et à employer dans la fabrication des savons durs.

GRAINE DE SAINFOIN.

Semence de l'*Hedysarum*, plante vivace, de la famille des légumineuses, qu'on cultive en France, pour servir de fourrage, comme les deux précédentes.

La graine de sainfoin est légère, et se compose d'une enveloppe jaune-verdâtre, légèrement aplatie, arrondie comme un cercle, coupée suivant son diamètre. Cette enveloppe, armée de petites pointes aiguës, est ridée sur les deux côtés de surface, d'une manière qui semble régulière et faite à dessein. Au dedans se trouve une petite semence brune, lisse, réniforme, et d'une saveur herbacée.

Cette graine sert aux mêmes usages que les deux précédentes.

Elle arrive en sacs de tout poids, et se vend au setier, comme les céréales.

GRAINE DE TRÈFLE.

Semence du *Trifolium*, plante vivace de la famille des légumineuses, cultivée dans toutes les provinces de France, pour servir de fourrage.

La graine de trèfle est fort menue, un peu alongée, douce au toucher, d'une couleur jaune-verdâtre, brune-rougeâtre, et quelquefois noire et luisante. Chaque graine, facile à briser sous la dent, enferme une petite amande qui a un goût herbacé.

Cette graine sert à ensemencer les champs qu'on veut transformer en prairies artificielles.

Elle se vend en futailles ou en balles de double toile, de 104 kilogr. Le premier emballage se pèse avec la graine.

GRAINE DE VALACHIE, DE BESSARABIE, DU LEVANT OU D'ANDRINOPLE.

Les graines jaunes de ces diverses provenances sont presque de même nature, et fournissent le même produit.

Ces différentes graines sont à peu près de la grosseur du poivre lourd à celle du poivre léger. Elles se ressemblent beaucoup. En parlant de chacune en particulier, on peut faire cependant les remarques suivantes :

Celle de Valachie est la plus grosse, la plus ronde et la plus pleine. Sa couleur est un vert gris ; elle n'est que rarement accompagnée de son pédoncule. Elle offre quelques grains noirâtres.

Celle de Bessarabie est plus régulière, elle contient peu de grains noirs. On la préfère tant pour sa richesse que pour la beauté de sa partie colorante.

Elle est d'un vert pâle.

Celle du Levant ou d'Andrinople est à peu près du même vert, et contient des grains noirs.

Ces graines servent aux mêmes usages que les autres ; mais elles sont plus spécialement réservées pour la composition des laques et du stil de grain, pour l'impression sur indienne dans les étoffes communes, et pour la fabrication des papiers de teinture.

On les expédie en balles de crins, recouvertes d'une toile, du poids de 120 kilogr.

GRIFFES DE GIROFLE.

Pédoncules qui portent la fleur du giroflier, et qui viennent des mêmes pays que le girofle.

Ces pédoncules sont de petites branches menues, grisâtres, d'une saveur et d'une odeur très-fortes, mais moins agréable que le girofle proprement dit.

On en retire une huile essentielle, et on s'en sert en parfumerie.

On les emballe en couffes de jonc, du poids de 30 kilogr. environ.

HOUILLE, ou CHARBON DE TERRE.

Substance inflammable que l'on trouve dans le sein de la terre, en masses considérables, disposées par couches, sans formes bien déterminées, mais susceptibles de se diviser en parallélipipèdes, avec une sorte de régularité.

La houille est solide, opaque, d'un noir presque pur, plus ou moins éclatant, peu dure, quelquefois friable, mais jamais assez tendre pour se laisser rayer avec l'ongle ; insipide, inodore par le frottement, non électrique, à moins qu'elle ne soit isolée, brûlant avec une flamme blanche et quelquefois rouge, bleue ou verte, une fumée noire et sèche et une odeur désagréable, mais qui n'a

rien de piquant; elle laisse après la combustion un résidu terreux plus ou moins considérable et quelquefois métallique.

On distingue plusieurs variétés de houille, qu'on peut réduire aux trois suivantes :

HOUILLE COMPACTE.

Cette houille, quoique compacte et serrée, est fort légère; elle est d'un noir un peu grisâtre et terne; sa cassure est tantôt droite et tantôt conchoïde. Solide, sans être dure, elle se prête facilement à la taille, et reçoit le poli. Elle brûle très-bien, avec une flamme brillante, mais sans donner beaucoup de chaleur. Le résidu qu'elle laisse est peu considérable et ne passe pas 3 pour 100 de son poids.

Elle se trouve dans le Lancashire, au Vigan et à Kilkenny, en Irlande. On en fait des vases et d'autres ornemens d'un assez beau noir.

HOUILLE GRASSE.

Celle-ci est légère, friable, très-combustible; elle brûle avec une flamme longue et blanche, se gonfle, semble presque se fondre, et s'agglutine facilement à cause de la grande quantité de matière huileuse qu'elle contient. Elle laisse peu de résidu, et donne à la distillation du bitume et de l'ammoniaque. Elle renferme quelquefois des débris d'animaux marins.

La houille du Creuzot, du Forez, du Pommier, près de Grenoble, d'Anzin, etc., appartient à cette variété.

HOUILLE SÈCHE.

Cette troisième variété est d'un noir tirant sur le gris-de-fer. Elle est beaucoup plus solide et plus lourde que la première; elle brûle moins facilement, sans se gonfler ni s'agglutiner, avec une flamme bleue et en répandant une forte odeur de gaz sulfureux. Le résidu qu'elle laisse est très-considérable, à cause des pyrites qu'elle contient. Elle ne fournit dans sa combustion ni bitume, ni ammoniaque, mais seulement de l'acide sulfurique en très-petite quantité.

Les environs de Marseille, d'Aix, de Toulon, les houillères de la Mothe de Peschanard, près de Grenoble, fournissent de la houille sèche. Les schistes qui la recouvrent renferment plutôt des empreintes de fougères que de graminées.

Il se trouve, parmi les houilles chargées de pyrites, des variétés dans lesquelles le fer se rencontre à nu, et de cette circonstance il résulte un commencement d'oxidation de ce métal à la surface des morceaux, ce qui leur donne en certaines parties un aspect couleur de rouille. Il en est d'autres chargées également de pyrites, qui contiennent une telle quantité de sulfures, et notamment de sulfures de fer, qu'elles se délitent et tombent en poussière. Celles qui se présentent ainsi, partagent avec les houilles schisteuses la défaveur du consommateur, et sont peu recherchées.

La houille est répandue avec une abondance prodigieuse dans le sol de l'Angleterre, du royaume des Pays-Bas et de la France. On évalue à 75 millions de quintaux métriques la quantité extraite annuellement des îles Britanniques. Les mines des environs de New-Castle en produisent plus de 36 millions, et occupent, dit-on, plus de soixante mille individus.

Les houillères de la Belgique, au nombre de deux cents, fournissent par an 12 millions de quintaux métriques de houille grasse, et emploient vingt mille ouvriers.

En France, plus de deux cent trente mines en exploitation, sur quarante-deux départemens, occupent plus dix mille ouvriers, fournissent par an 9 à 10 millions de quintaux métriques de houille, ayant pour les consommateurs une valeur de plus de 40 millions de francs.

La houille est employée comme combustible dans la plupart des usines et dans les usages domestiques. Par la distillation, on en extrait le gaz hydrogène qui s'emploie à l'éclairage des grands établissemens et des villes entières.

Dans l'impossibilité de parler de toutes les espèces de houilles que produit seulement le sol français, et pour nous renfermer dans les limites que nous nous sommes prescrites, nous ne décrirons que les principales parmi celles qui se dirigent sur Paris, et y sont l'objet d'un commerce, sans prétendre leur accorder de supériorité sur les sortes dont nous ne croyons pas devoir faire mention.

Voici ces espèces.

HOUILLE D'ANZIN.

Cette houille nous est envoyée du dé-

partement du Nord, et est extraite des mines exploitées près de Valenciennes, et plus particulièrement de la ville dont elle porte le nom.

Cette espèce appartient à la houille compacte et à la houille grasse.

On la divise de la manière suivante :

HOUILLE D'ANZIN (pour fourneaux).

Masses d'un noir grisâtre à la surface, polies, un peu brillantes, pesantes, friables et pulvérulentes, d'une cassure vitreuse dans quelques parties, et comme métallique en d'autres.

HOUILLE D'ANZIN (pour la forge).

Cette houille se trouve dans le commerce, en poussière d'un très-beau noir, et en morceaux très-friables, offrant, sur quelque sens qu'on les rompe, une grande quantité de facettes d'un éclat métallique.

HOUILLE DE FRESNES.

Elle vient des mines de Fresnes sur l'Escaut, dans le département du Nord, près de Condé.

Cette houille est en morceaux irréguliers, durs, pesans, noirs, formés de couches superposées plus ou moins épaisses, ayant un très-grand éclat métallique, se brisant facilement, et s'effleurissant sous les doigts. Elle a la propriété particulière de brûler sans fumée, et de donner très-peu de flamme.

Elle sert ordinairement aux brasseurs pour tourailler l'orge, aux chapeliers apprêteurs, et au chauffage des appartemens.

HOUILLE DU VIEUX CONDÉ.

Cette espèce est tirée des houilles exploitées dans le département du Nord, non loin de la ville de Condé.

Cette houille, qui a beaucoup de ressemblance avec celle de Fresne, exploitée dans le voisinage, est en masses d'un noir sombre, qui paraissent avoir un reflet quelquefois irisé, surtout quand il y a long-temps qu'elles sont extraites. Ces masses sont formées de couches très-minces, superposées, sans corps intermédiaire entre elles, se séparant aisément, offrant de chaque côté une surface polie et brillante, assez friable, et se réduisant en petits morceaux qui ont un aspect métallique.

Elle a le même emploi que la houille de Fresne.

HOUILLE DE MONS (mines des Andriers).

Les mines des Andriers sont situées dans le voisinage de Mons.

La houille qu'on en extrait a beaucoup de ressemblance avec celle qu'on tire du sol français, dans le département du Nord. Elle est en morceaux irréguliers, très-pesans, d'un beau noir, brillans, friables, possédant, comme ceux de Fresne, dont nous avons parlé, un grand éclat métallique, s'allumant difficilement, et donnant beaucoup de fumée.

HOUILLE DE MONS (mines de Boussu. Première qualité).

Cette houille est pesante, d'un beau noir, et assez brillante à la surface; la texture est formée de couches de différentes épaisseurs, adhérant immédiatement les unes aux autres; la cassure est droite et semble offrir des fibres longitudinales comme celles du bois. Il s'en trouve en masses qui ont une apparence de régularité.

HOUILLE DE MONS (mines de Boussu. Seconde qualité).

Celle-ci est moins pesante que la première qualité et d'un noir moins beau. Elle paraît aussi composée de couches superposées, mais moins régulièrement et dans toutes sortes de sens. Elle se casse facilement sous tous les angles, en offrant un intérieur d'un noir sombre qui possède encore quelque éclat.

HOUILLE DE MONS (galet de Flénu).

Cette houille ne forme point une espèce distincte; ce n'est qu'une variété qui se rencontre dans les couches supérieures de quelques houillères, et notamment dans celles de Flénu, montagne voisine de Jemmapes. Les morceaux sont disséminés dans les houilles livrées au commerce.

Elle est compacte, solide, et semble tout d'une pièce. Son extérieur jette quelque éclat; sa cassure, qui est droite, offre un intérieur d'un noir mat et sombre.

Elle contient des feuilles minces de carbonate de chaux, et des paillettes jaunes, cuivreuses, de sulfure de fer. Cette houille peut se ciseler et se travailler; on en fait des tabatières, des encriers, des pommes de canne, etc.

HOUILLE DE MONS (grande veine de Flénu).

Cette houille est dure, brillante, d'un noir grisâtre, composée de fibres longitudinales, juxtaposées; la cassure s'opère en suivant une ligne droite et comme se fend du bois. Les houilles de Flénu sont en général beaucoup plus légères que les autres, donnent beaucoup de chaleur, et sont d'une combustion rapide. On les assimile à quelques espèces des mines de New-Castle.

HOUILLE DE MONS (mines de Griseuil).

Cette houille a quelque ressemblance avec celle de Saint-Étienne. Elle est en morceaux irréguliers, composés de couches superposées faciles à disjoindre. La cassure, quand elle s'opère dans le sens des couches et qu'elle a pour résultat de les séparer, est brillante, et semble lustrée; quand elle les rompt, elle est d'un noir mat et terne. Cette sorte est très-friable et charge les doigts d'une poussière noire qui s'en détache facilement.

Elle fournit beaucoup de gaz et un beau coke.

HOUILLE DE MONS (mines de Marimont).

Cette sorte est tirée, comme l'indique son nom, des mines de Marimont, situées à peu de distance de Mons.

Elle est d'un noir foncé, très-friable, et se mettant facilement en poudre. Les morceaux semblent lamelleux, offrent des faces brillantes quand on opère la séparation des feuilles, et des points brillans et des points ternes, quand la cassure est faite de manière à rompre les couches.

Cette espèce de houille est très-estimée pour les fabriques et le chauffage. Il en vient très-peu à Paris.

HOUILLE DE BLANZY.

Elle provient des mines de ce nom, situées dans le département de Saône-et-Loire, à 6 lieues 1/2 d'Autun.

Cette houille est d'un noir un peu sombre, composée de couches superposées plus ou moins épaisses, se détachant facilement, et séparées quelquefois entre elles par une feuille mince de carbonate de chaux. La houille de Blanzy ne peut pas se conserver long-temps, et est sujette à s'enflammer d'elle-même.

HOUILLE DU CREUZOT.

Houille qui vient du département de Saône-et-Loire.

Elle est en morceaux pesans, compactes, pourvus de quelque solidité. Les morceaux, polis et brillans à la surface, sont composés de feuilles superposées, polies, luisantes et brillantes dans leur cassure, un peu adhérentes entre elles, et offrant une légère résistance, quand on veut les séparer. Les couches qu'elles forment ne semblent point adopter de situation uniforme, mais suivre diverses directions. Cette houille a de la ressemblance avec celle du Vieux-Condé; mais elle est moins brillante.

HOUILLE DE DECIZE.

Elle s'extrait dans le voisinage du village de Machine, situé non loin de Decize, dans le département de la Nièvre.

La houille dite de Decize est en masses aplaties, plus ou moins épaisses, raboteuses, brillantes et comme lustrées au dehors, d'une cassure droite, d'une texture foliacée, d'un noir terne et quelquefois un peu brillant. Entre les couches qui la composent, se trouvent assez souvent des feuilles minces de carbonate de chaux et de sulfure de fer.

Cette houille est une des moins noires de toutes celles que l'on rencontre à Paris.

HOUILLE DE FINS.

Produit des mines de Fins, près de Moulins, département de l'Allier.

Cette houille est pesante, dure et serrée; sa cassure est droite, noire, brillante, et semble opérer une séparation entre des couches ligneuses juxtaposées. A l'air, elle perd son éclat et se couvre d'une poussière noire qui provient de sa propre efflorescence, ou qu'elle tient des morceaux réduits en poudre avec lesquels elle a été mise en contact.

HOUILLE DE SAINT-ÉTIENNE (pour l'épuration).

Cette houille arrive à Paris en morceaux gros et petits, et même en poussière; elle est d'un beau noir, friable, lamelleuse, et elle offre des surfaces

brillantes, quand on opère la séparation des couches qui la composent. Elle fournit beaucoup de gaz et le coke le plus estimé des fondeurs en cuivre.

HOUILLE DE SAINT-ÉTIENNE (pour la forge).

Celle-ci a tous les caractères de la houille de la même provenance, employée pour l'épuration. Elle est également en morceaux de toutes grosseurs et en poussière.

HOUILLE DE SAINT-ÉTIENNE (pour le fourneau ; mines de Firmini).

Firmini, dont les mines produisent cette espèce de houille, est une petite ville, chef-lieu de canton, à 2 lieues de Saint-Étienne.

Cette houille est en masses pesantes, amorphes, d'un beau noir un peu brillant, d'une cassure irrégulière et semblant tout d'une pièce.

KERMÈS ANIMAL.

Coque produite par un insecte de l'ordre des hémiptères, et de la famille des gallinsectes, offrant de grandes ressemblances avec la cochenille. Cet insecte se fixe sur les tiges et quelquefois sur les feuilles d'un petit chêne, *Quercus coccifera*, qui avait été autrefois confondu avec l'espèce la plus commune de chêne vert (*Quercus ilex*), d'où vient le nom de *Coccus ilicis*, imposé au kermès animal.

Il n'entre pas dans notre plan d'expliquer par quelle opération l'insecte qui fournit le kermès, produit sa coque ; il nous suffira de dire qu'on détache cette coque avant que les œufs qu'elle contient soient éclos, et lorsque l'animal qui s'y est emprisonné a acquis son maximum de grosseur ; qu'on l'expose à la vapeur du vinaigre, qu'on la fait sécher, puis enfin qu'on la livre au commerce.

La coque de kermès est ronde, lisse, luisante, de la grosseur d'un pois, d'une couleur rouge-cerise, d'une odeur vineuse, et d'un goût un peu amer assez agréable.

Le kermès sert à la teinture, à la pharmacie, et à la fabrication des liqueurs.

Il est livré au commerce en barils et en caisses de tout poids.

LAINE.

Dépouille du mouton, qui se nomme *toison* lorsqu'elle est entière.

Pour classer exactement, suivant leurs caractères distinctifs et leur emploi, les espèces innombrables de laines qui se rencontrent dans le commerce, il faudrait un travail immense. Aussi on ne s'attachera qu'à donner une idée générale de cette marchandise, en mettant de côté les exceptions sans nombre qui se présentent à chaque instant. Ce qu'on dira ne devra donc s'appliquer qu'à une partie et non à la totalité de cet article qu'il serait impossible de traiter ici.

Pour la facilité du raisonnement, on partagera les laines en deux grandes divisions générales ; on parlera d'abord de celles de France, et ensuite de celles qui viennent de l'étranger. Les unes et les autres seront subdivisées en trois sortes principales, savoir : laine fine, laine intermédiaire et laine commune.

Ce classement sera adopté, autant que possible, par provenances.

LAINES FINES DE FRANCE EN SUINT.

Les laines fines de France peuvent être divisées en deux sortes, les mérinos et les métis. Ces laines se récoltent dans toute la France, mais plus particulièrement aux environs de Paris, dans un rayon de 30 lieues.

Les laines dites mérinos proviennent des plus belles races espagnoles ; elles ont été conservées pures en France, où on les a même améliorées.

Les laines métis proviennent du croisement des beliers espagnols avec les brebis indigènes.

Les caractères spéciaux de la laine fine de France sont, sauf les variations nécessitées par les différences de finesse, de la douceur, de la souplesse et du nerf. Ces laines ne présentent cependant pas toutes les mêmes caractères ; on distingue dans le commerce celles de Brie, qui possèdent au plus haut degré les qualités nécessaires pour faire de belles draperies ; les laines fines du Berry et celles de quelques provinces du midi sont maigres, et se prêtent difficilement aux apprêts.

Ces laines, en cet état, n'ont pas d'emploi. Elles sont généralement achetées par des laveurs, qui les classent par qualités, les lavent, et les livrent ensuite aux diverses fabriques qui les consomment.

Elles sont livrées à la vente alors qu'elles se récoltent sur le mouton, toison par toison, ordinairement liées avec

des ficelles, de la paille, ou de l'écorce de tilleul.

LAINES INTERMÉDIAIRES SURGES.

Nous entendons par laines intermédiaires, celles qui tiennent le milieu entre les métis et les laines communes; nous désignerons particulièrement sous cette dénomination, celles que nous fournissent les provinces de Roussillon, de Berry, de Poitou et de Provence, qui occupaient le premier rang parmi les anciennes races. Comme ces laines ne sont point, en général, livrées en suint au commerce de Paris, nous n'en parlons ici que pour mémoire, et nous les traiterons à l'article *Laines intermédiaires lavées*.

LAINES COMMUNES SURGES.

Produit des anciennes races de moutons indigènes, non *métisés*, qui se récolte par toute la France.

Ces laines sont grossières, et généralement hautes de mèche; elles diffèrent cependant entre elles par quelques caractères particuliers que l'on décrira à l'article *Laines lavées communes*.

L'emploi en est le même que les mérinos et métis.

Elles sont conditionnées comme les mérinos.

LAINES LAVÉES A DOS.

Ces laines sont, ainsi que leur nom l'indique, lavées sur le dos de l'animal avant la tonte. Plusieurs provinces de France, la Bourgogne, le Soissonnais, la Champagne, le pays de Caux, la Picardie, préparent de cette manière la plus grande partie de leurs laines.

Ces laines, comme celles en suint, diffèrent de qualité, suivant les provenances: celles de Bourgogne sont les plus fines et les meilleures; celles du Soissonnais ont plus de hauteur dans la mèche, et sont reconnues comme étant les plus propres à la fabrication des étoffes dites *mérinos*. En général, celles de Champagne manquent de nerf, sont maigres et irrégulières dans leur finesse; celles du pays de Caux sont mal lavées, et présentent des extrémités chargées d'ordures; enfin, celles de Picardie sont pour la plupart communes.

On choisit, dans cette espèce, les laines les plus hautes et les plus nerveuses, et on les distingue au peigne. Le surplus a le même emploi que les métis et les laines communes lavées; celles de Picardie s'emploient plus particulièrement pour lisières, matelas et bonneterie.

Les laines lavées à dos se vendent en toison, comme les laines en suint; celles de Bourgogne, sans liens; les autres, avec des liens de ficelle ou de paille.

LAINES MÉRINOS ET MÉTIS LAVÉES (dites blanches).

Ces laines sont le produit du lavage des laines-surges, classées et assorties par qualités et finesse, suivant le mode adopté par le laveur. Ce mode est loin d'être uniforme; cependant on peut calculer qu'on fait généralement de trois à sept qualités de laines dites *mères laines*, provenant des parties de la toison qui couvraient les épaules, les flancs et les reins de l'animal. Ces qualités se désignent par *prime*, *première*, *seconde*, *troisième*, etc. Les jaunes, qui sont prises sur les extrémités de la toison, et principalement sous le ventre; les pailleux, qui proviennent du cou, se divisent de même en deux ou trois qualités.

Le degré de lavage n'est pas plus uniforme que le triage. Chaque laveur épure plus ou moins, de sorte qu'une laine ne perdra en dégraissage, chez le fabricant, que 4 à 5 pour 100, et une autre perdra 10, 15, et même 20 pour 100.

Les laines conservent, après le lavage, les bonnes ou mauvaises qualités qu'elles avaient en suint. L'habitude seule peut faire reconnaître les qualités ou les défauts, qui toujours n'offrent que des nuances difficiles à saisir. Le principal mérite de celles dont nous nous occupons ici, est de réunir au nerf des laines d'Espagne, la douceur de celles d'Allemagne.

La majeure partie de ces laines est employée à la fabrication des draps.

Elles sont emballées en toile de Picardie, et en balles longues et rondes, de 100 à 120 kilogr.

LAINES INTERMÉDIAIRES LAVÉES.

Avant d'entrer dans le détail des sortes de laines qui doivent figurer dans cet article, nous devons dire que le classement général en laines fines, intermédiaires et communes, que nous avons adopté, ne peut être considéré que

comme un moyen de rendre le travail plus intelligible. Jamais on ne pourrait tracer d'une manière absolue la ligne de démarcation qui devrait exister entre les laines communes et les laines intermédiaires, et entre celles-ci et les laines fines.

Nous avons dit, à l'article des laines intermédiaires en suint, qu'on pouvait distinguer celles de Roussillon, de Berry, de Poitou et de Provence. Nous ajouterons que, dans tous les troupeaux de laines fines, il se trouve une plus ou moins grande quantité de toisons qui, pour la finesse, ne valent pas plus que celles des provenances ci-dessus. Les toisons même superfines dont on tire de la prime, produisent aussi des qualités inférieures, qui valent quatre ou cinq fois moins que cette prime.

Les laines intermédiaires extraites de nos troupeaux fins, n'étant qu'en petite quantité et très-subdivisées, d'ailleurs, l'esprit de ce travail étant de faire connaître les laines par qualités et par provenances, nous ne nous attacherons à décrire que celles désignées plus haut.

Les laines de *Roussillon* ont de la finesse, de la douceur, du nerf, et se prêtent facilement aux apprêts. Elles sont, en général, achetées par des fabricans du pays, et classées par eux selon leurs besoins.

Celles de Berry se vendent aux fabricans et aux laveurs du pays. Ces derniers les travaillent et les divisent en 2 classes : le *Berry fin*, qui est cassé et assorti par qualités, et le *Berry courant*, que l'on conserve en toison. Ces laines sont dures, sèches, et se prêtent difficilement aux apprêts.

Les laines de Poitou sont généralement lavées en toison, par les propriétaires eux-mêmes. Elles se prêtent fort bien aux apprêts, sont très-blanches, douces, et soyeuses.

Enfin celles de Provence, livrées à des laveurs qui les classent en deux qualités connues sous les noms de *refin* et *fin*, sont plus communes et plus rudes que celles de Roussillon, et cependant se prêtent encore aux apprêts.

Ces laines sont généralement employées à la fabrication de la draperie moyenne et commune, ainsi que des couvertures. Une partie de celles de Berry est expédiée à Reims, où elle est destinée à la confection de la petite draperie.

Ces quatre sortes sont vendues en balles et ballots de 50 à 100 kilogr.

LAINES COMMUNES LAVÉES.

Les laines communes lavées sont le produit du lavage des laines communes surges. On distingue plus particulièrement, dans le commerce de Paris, celles connues sous les noms de *Beauceronnes*, *Picardes*, *Sologne*, *Médoc*, *Béarnaises et Bayonnaises*. Ces laines sont généralement lavées sans triage et conservées en toison.

Ces laines conservent après le lavage les mêmes caractères qu'elles avaient en suint. Voici les principales distinctions que l'on peut établir entre elles :

Les Beauceronnes et les Picardes sont hautes de mèche, fortes, nerveuses, et de qualité bien préférable aux suivantes.

Les Sologne sont plus basses de mèche, un peu plus fines, maigres, molles, piquées de poils roux et de jarre.

Celles de Médoc sont molles et chargées de bruyères.

Les Béarnaises et les Bayonnaises sont fortes, hautes, mécheuses et feutrées. Les béarnaises sont plus estimées que les bayonnaises.

L'emploi général de ces laines est la confection des matelas et lisières, la fabrication des couvertures et tapis. Les Beauceronnes et les Picardes sont propres, en outre, à la bonneterie; celles de Sologne, aux couvertures teintes, et, ainsi que celles de Médoc, aux étoffes à poil.

Les laines de Beauce, de Picardie et de Sologne, sont vendues en tas, et à découvert; celles de Médoc, de Béarn, et les Bayonnaises, en balles cordées, de 100 à 150 kilogr.

PELURE.

Laine abattue ou détachée des peaux, par le moyen de la chaux. Les peaux qui la fournissent se divisent en deux classes, celles dites de *course*, et celles dites de *boucherie* : les premières proviennent d'animaux tués dans les fermes; et les secondes, de moutons nourris pour la boucherie. Suivant la finesse du brin, on donne aux pelures les noms de *métis*, *bas-fins*, *haut-fins*, et *communes*. Ces laines sont, les unes en morceaux; et s'appellent *pelures en grappes*, les autres en toison entières, et se nomment *pelures en avalies*.

Ces laines n'étant pas arrivées à leur maturité, et en outre se trouvant énervées et altérées par la chaux, sont plus tendres que les mères-laines.

La majeure partie des pelures métis est destinée au lavage, pour être transformée en *écouailles*, dont on parlera ci-après. Les bas-fins, haut-fins et communes s'emploient pour la couverturerie et la bonneterie.

Ces laines sont vendues au tas, et sans être emballées.

ECOUAILLES.

Produit des pelures que les laveurs assortissent par qualités pour les épurer par le lavage. Comme les laines et agneaux lavés, cette sorte est d'une classification difficile.

Les écouailles ont la propriété de se filer fin, et conservent d'ailleurs, tous les caractères de la pelure.

Elles se prêtent peu à la fabrication du drap, et sont employées pour le broché des châles et la fabrication des tissus légers, tels que flanelles, circassiennes, etc.

Les écouailles sont emballées en balles de toile de 80 à 100 kilogr.

LAINE DE PEAU.

La laine de peau, connue aussi sous le nom d'*écouaille* ou *procédé*, provient, comme la pelure, de la dépouille des peaux de mouton, et en diffère en ce qu'elle est abattue en suint. Elle se travaille et se classe par qualités comme les mérinos et les métis surges.

Cette laine n'étant point arrivée à maturité, est plus tendre que la laine-mère, et n'ayant pas été altérée par la chaux, a plus de souplesse, de douceur et de nerf que l'écouaille.

Elle est destinée aux mêmes emplois que l'écouaille, et se prête, en outre, à la fabrication d'un plus grand nombre d'étoffes.

La laine de peau est emballée en toile de Picardie, en balles de 100 à 120 kil.

PELADE DE PROVENCE ET DU MIDI.

Cette laine, qui provient des peaux de moutons, est abattue par le moyen d'une eau de chaux, et lavée avant d'entrer dans la consommation.

La pelade est dure, sèche, fortement altérée par la chaux, et réussit mal en teinture.

Elle s'emploie pour la grosse draperie, la couverture et la bonneterie.

Elle est livrée en petites balles de 50 kilogr.

LAINES ÉTRANGÈRES.

LAINES FINES.

Les laines fines étrangères qui arrivent en France sont celles d'Allemagne, d'Espagne et de Russie.

Laines d'Allemagne. Parmi ces laines, on distingue particulièrement celles de Saxe, de Moravie, Hongrie, Silésie, Bohême, Bavière, Wurtemberg, et Prusse. Toutes sont lavées à dos, quelques unes battues sur la claie, et pelotées en manchons formés de plusieurs toisons.

Toutes ces laines sont, en général, douces, soyeuses; quelques unes sont même trop molles. Il en est qui sont tondues deux fois l'an. Ces laines présentent entre elles de grandes variations sous le rapport de la finesse. Celles de Saxe, dites *électorales*, sont les plus fines et les meilleures laines connues; elles possèdent toutes les qualités nécessaires à la fabrication de la plus belle draperie.

Les qualités superfines parmi les autres sortes désignées plus haut, se vendent comme laines de Saxe.

Toutes ces laines sont employées concurremment avec nos mérinos et nos métis, et pour les mêmes usages.

Elles nous arrivent ainsi: Saxe, double toile fine; les autres, simple toile. Poids des balles, 150 à 180 kilogr.

Laines d'Espagne. Ces laines diffèrent entre elles pour la finesse, suivant les contrées qui les produisent. Les plus généralement connues sont les *léonaises*, les *ségoviennes*, et les *sorianes*. Il y en a d'autres moins répandues dans le commerce; ce sont: les *molines* et les *fines de Navarre*.

Chacune de ces laines est divisée communément en trois qualités principales. La première, désignée par R, provient des flancs, des épaules, et des reins de l'animal; la seconde, désignée par F, et la troisième par S, sont formées du ventre et des débordages de toison. On forme des débris, deux basses qualités, marquées par K et T. Les agneaux sont désignés par A.

Ces laines sont généralement fortes, nerveuses, et souvent trop dures.

Comme celles d'Allemagne, elles sont employées dans nos fabriques, concurremment avec nos mérinos et nos métis.

Elles sont emballées en grosse toile, et en balles de 50 à 120 kilogr.

Il nous vient de Portugal, quelques laines assorties, comme celles d'Espagne, mais généralement inférieures en qualité. Leur emploi et leur emballage sont les mêmes.

Laines de Russie. Celles-ci viennent particulièrement de la Russie méridionale. Elles sont lavées sur les lieux, par des maisons d'Odessa, ou par les propriétaires eux-mêmes. Les primes qu'elles fournissent peuvent être assimilées pour la finesse, à celles de France, dont elles ne possèdent point d'ailleurs toutes les autres qualités.

Ces laines sont maigres et tendres.

Elles sont employées à la fabrication des draps.

Elles sont emballées en toile fine, en balles carrées, faites à la presse, pesant 150 à 200 kilogr., quelquefois recouvertes d'une natte en écorce de bouleau.

LAINES INTERMÉDIAIRES.

Ce que nous avons dit des laines intermédiaires de France, peut s'appliquer aux laines intermédiaires étrangères; ainsi, parmi les laines d'Espagne et d'Allemagne, classées comme laines fines, il se trouve des qualités inférieures et des basses sortes, qui ne valent pas mieux que certaines laines intermédiaires. De même, on extrait des laines d'Afrique et du Levant, dont il va être parlé à l'article des laines communes, une qualité de *refin*, qui vaut autant que nos laines de Provence, classées comme laines intermédiaires.

Pour observer, à l'égard de ces laines, le même ordre de provenance que celui qui a été suivi pour les autres, nous nous bornerons à décrire comme laines intermédiaires étrangères, celles d'Aragon, les burgalaises, celles de Navarre, celles de la Pouille et de la Romagne; en ajoutant toutefois que partout où il y a des troupeaux *métisés*, il se trouve des laines intermédiaires.

Les laines d'Aragon, celles dites Burgalaises, et celles de Navarre, que l'on divise en *entrefines* et *fleurtons*, réunissent, à la finesse près, les mêmes qualités, et subissent le même classement que les laines d'Espagne, dont nous avons parlé à l'article des laines fines étrangères.

Celles de la Pouille et de la Romagne sont lavées à dos, et de plus sont tendres et très-propres à la fabrication des étoffes à poil.

Les laines d'Aragon ou burgalaises et les fleurtons de Navarre sont emballées en grosses balles de toile commune, de 100 à 150 kilogr.; celles d'Italie, en toile forte, mais fine: les balles sont du poids de 150 à 200 kilogr.

LAINES COMMUNES.

Les laines communes étrangères présentent entre elles, comme les laines communes de France, différentes nuances et qualités, suivant la nature du sol et les progrès de l'agriculture dans chaque contrée. En traitant de celles que nous recevons le plus généralement, nous en décrirons les caractères distinctifs.

LAINES D'AFRIQUE.

Ces laines sont, en général, plus ou moins chargées d'un sable très-fin, jaune ou rougeâtre, défaut provenant de la nature du sol, et dont le lavage, après lequel elles conservent une teinte jaunâtre, ne les dépouille jamais entièrement. Elles arrivent en suint à Marseille où elles sont lavées à chaud, après avoir été classées en *refin*, *fin*, *secondes*, *escords*, *grises et noires*.

Celles de quelques contrées, notamment des états de Maroc, Fez et Tunis, sont fortes et nerveuses, mais plus ou moins chargées de chardons, suivant les années.

Celles d'Alger sont moins fortes, plus jarreuses, et à peu près sans chardons.

Celles d'Oran sont moins bonnes que celles d'Alger, plus rougeâtres, et encore plus jarreuses.

Ces laines sont employées à la confection des matelas et lisières, et à la fabrication des couvertures et de la grosse draperie.

Elles sont emballées en balles de toile d'ortie, du poids de 100 kilogr. environ.

LAINES DES ECHELLES DU LEVANT.

Après le lavage, ces laines sont d'un blanc laiteux, et restent plus ou moins chargées d'un sable grisâtre à grains inégaux.

Celles de Smyrne et du littoral sont molles, douces, jarreuses et galeuses.

Celles de Taganrock et du littoral de Crimée offrent les mêmes caractères, et sont plus grossières et plus mécheuses.

Celles de Constantinople, Andrinople, Para, etc., sont plus nerveuses, plus nourries, et moins jarreuses que les précédentes.

Celles de Salonique réunissent les mêmes caractères que les trois dernières, mais ont une plus grande finesse.

L'emploi en est le même que celui des laines d'Afrique.

Toutes ces laines, qui viennent comme celles d'Afrique, par Marseille, où elles sont travaillées de même, sont expédiées de cette ville, en grande partie, en balles de jarre de chèvre, ou de chameau, du poids de 60 à 160 kilogr.

LAINES DES PRINCIPAUTÉS.

Les laines de Galatz et Valachie ont les mêmes caractères que celles d'Andrinople, mais elles sont un peu plus nourries.

Celles de la Transylvanie ont les mêmes caractères que les précédentes, mais elles sont plus fines.

Leur emploi est le même que celui des laines d'Afrique et des Echelles du Levant.

Ces laines nous arrivent par Marseille et par les Etats autrichiens, en suint ou lavées à froid, en balles de toile, de 100 à 130 kilogr. Celles de Transylvanie particulièrement, sont expédiées en un tissu de bourre grossier et très-épais.

LAINES DE HONGRIE, DE POLOGNE ET DU MECKLEMBOURG.

Ces laines, qui nous arrivent lavées à dos, sont fortes, feutrées, mécheuses, galeuses, et d'une teinte grisâtre.

L'emploi en est le même que celui de toutes les laines communes.

On les livre en balles de toile, d'environ 150 kilogr.

LAINES DE FRANCONIE ET DE L'ALLEMAGNE INTERIEURE.

Ces laines, lavées à dos, sont supérieures aux précédentes, et équivalent aux bonnes laines communes de France.

L'emploi en est le même que celui de ces dernières.

Elles sont livrées en balles de toile, de 120 à 150 kilogr.

LAINES DITES DE BRÊME.

Les moutons qui produisent ces laines sont tondus deux fois par an.

Les laines provenant de la tonte d'hiver sont nommées *pompes de Brême*; elles arrivent en toison, ont des poils jarreux, et sont garnies d'un peu de duvet à la racine. Celles de la tonte d'été, dites *poils de Brême*, sont cassées et plus douces, plus tendres et moins feutrées. Toutes deux sont lavées à dos. La majeure partie de ces laines est grise et noire.

La chapellerie fait usage de ces laines; on les emploie aussi pour les lisières de drap noir.

Elles sont expédiées en balles de toile, de 150 à 200 kilogr.

LAINES DANOISES.

Ces laines ont une teinte ardoisée, sont un peu mécheuses, très-douces, brillantes, et se feutrent facilement. Elles sont coupées deux fois par an. Elles sont classées en plusieurs qualités; la première se vend sous le nom d'*agneau de Hambourg*.

Les laines danoises sont employées dans la chapellerie, et pour la fabrication de la grosse draperie.

Elles sont employées en balles de toile, de 150 à 200 kilogr.

LAINES DE BUÉNOS-AYRES.

Sous ce nom on comprend les laines de Buénos-Ayres, de Monte-Video, et de Rio-Janeiro. Elles viennent en suint ou lavées.

Elles sont hautes, fortes, plates, remplies de chardon, et mélangées de noir et de blanc.

Elles servent à la confection des matelas et à la fabrication des grosses étoffes.

On les envoie en balles de cuir ou de toile, de 150 à 200 kilogr.

LICHEN OFFICINAL.

Plante parasite, de la classe des cryptogames, et de la famille des lichens, qui croît abondamment sur l'écorce des arbres, et même sur la terre, en Islande et dans les contrées arctiques; sur les montagnes élevées de l'Europe méridionale, les Alpes, les Pyrénées, les Cévennes, le Jura, les montagnes d'Auvergne, etc.

Le lichen est en feuilles laciniées, coriaces, d'une consistance sèche et cartilagineuse, bordées de cils courts, portant à leur extrémité des espèces d'écussons d'une couleur brune-rougeâtre, et placés obliquement. Celui que nous fournit l'Islande est en feuilles petites, rabougries, et d'un blanc rosé; celui de Suisse est en feuilles plus grandes, et également d'un blanc rosé; celui d'Auvergne est en feuilles d'un gris noirâtre, et particulièrement parsemées de taches brunes, ou de ces écussons bruns-rougeâtres dont nous parlons plus haut.

Cette plante est d'un grand usage en médecine.

On l'expédie en balles de 40 kilogr.

LIN.

Ce qu'on appelle lin dans le commerce, est l'écorce d'une plante annuelle, ronde, menue, haute de 65 cent. à 1 m. (2 à 3 pieds), et quelquefois davantage, de la famille des linacées, appelée *Linum usitatissimum*, originaire du grand plateau de la haute Asie, naturalisée en Europe, et particulièment dans le royaume des Pays-Bas, et dans le nord de la France.

Le lin se sème à deux époques, en mars et en mai, et se récolte vers la fin de juillet et la fin d'août. Celui qu'on a semé en mars est préférable à l'autre.

Le lin sert à faire des fils à coudre, des toiles, batistes, dentelles, etc. En parlant de ses divisions et des espèces les plus répandues à Paris, on désignera l'emploi pour lequel chaque sorte est le plus spécialement réservée.

Suivant qu'il a ou non subi l'opération du peignage, le lin se divise en *lin brut* et *lin peigné*. Suivant sa couleur, en *lin blanc* et *lin gris*.

Suivant la longueur et la grosseur du brin qui l'a produit, *en lin de fin*, *lin moyen* et *lin de gros* ou *lin bâtard*.

Nous allons le considérer suivant ces trois divisions.

LIN BRUT.

Le lin, considéré généralement et tel qu'on le détache de la tige qu'il recouvre, est en filamens longs, forts, nerveux, souples, doux au toucher, de différentes couleurs, et selon la nature du terrain qui l'a produit, blancs, blonds, jaunes, gris-pâle, gris de souris, gris-argenté, quelquefois roux, rouges et noirs.

Le lin des Pays-Bas et de la plupart des départemens français où on le cultive, se ploie en bottes de 1 kilogr. 46 décagr. (46 onces). De 50 ou 60 de ces bottes, on fait des balles, ou plutôt des sacs de simple toile que l'on expédie. Le lin de Picardie se ploie en bottes de 2 kilogr., appelées *pierres*. En général, il se livre peu au commerce, et se consomme presque tout sur les lieux de production.

LIN PEIGNÉ.

Le lin peigné doit avoir, plutôt qu'il n'a communément, les caractères suivans: les filamens conservés autant que possible dans toute leur longueur et avec toute leur force, bien divisés et bien égaux en grosseur.

Cette sorte s'expédie aux filateurs en petits cordons de la grosseur du doigt, dont on fait des caisses ou des balles de tout poids. Pour le commerce de détail, elle se ploie en bottes formées de 16 cordons, appelées *queues de cheval*, et pesant 5 hecto., ou en bottes de même nom, pesant moitié poids, et composées de 16 à 18 cordons plus petits que les précédens.

LIN BLANC.

Sous cette désignation, on comprend tous les brins ayant une couleur tendre, telle que la blanche, la blanche-blonde, la blonde-dorée, la jaune, etc. A cette classe appartiennent les lins dits *ramés*, que l'on cultive aux environs de Valenciennes, et qu'on soutient contre les ouragans, par des tuteurs et des palissades à claire-voie. Après ceux de Lokeren, dont il est parlé plus bas, ce sont les plus beaux lins connus.

Les lins blancs sont doux, souples et nerveux.

LIN GRIS.

Cette classe comprend les lins qui ont une couleur gris-argenté, gris-de-fer, gris-foncé. Il se récolte partout, mais plus particulièrement dans les cantons situés entre Anvers, Bruxelles et toute la région occidentale de l'ancienne Flandre. Le lin que fournissent les environs de Lokeren réunit toutes les qualités nécessaires pour lui assurer la supériorité sur tous les lins connus.

Le lin gris est plus fin, plus doux,

plus soyeux que le lin blanc, mais il a moins de nerf. Il se file avec la plus grande facilité.

Il existe, en basse qualité, un lin tirant sur le roux et le noir, et en outre, dur, sec, chargé d'une matière gommeuse, fortement adhérente à la fibre. Ce lin, qui ne se rattache à aucune des deux classes dont on vient de parler, qui fait lui-même classe à part, et qui se récolte en Normandie et dans plusieurs départemens français, se file difficilement, se blanchit mal, est peu estimé, et s'emploie seulement dans la corderie.

LIN DE FIN.

Les plus beaux filamens de lins ramés sont choisis et mis à part, pour former ce qu'on appelle *lin de fin*. Ce lin est le plus long et d'une blancheur d'ivoire.

On le réserve particulièrement pour la fabrication du fil à dentelles, des batistes les plus fines, etc.

LIN MOYEN.

Second choix parmi les lins ramés, et première qualité de lin gris, d'où il suit que cette sorte est blanche ou grise.

Il est employé aux usages de la toile et fil à coudre.

LIN DE GROS.

Dernière qualité composée de lins gris et blancs.

On l'emploie à faire de grosses toiles de ménage.

Les lins varient beaucoup en qualité d'une province et d'un canton à l'autre. La finesse, la force et la longueur du brin dépendent à un tel degré de l'exposition, de la nature du sol, et surtout des soins donnés à la culture, que deux champs qui se touchent, quoique ensemencés de mêmes graines, donnent des produits tout-à-fait différens.

Dans l'impossibilité où nous sommes de donner la description de tous les lins qui se rencontrent sur nos marchés, nous allons parler seulement de quelques uns, ainsi que des lieux qui les produisent.

L'*Anjou* fournit des lins courts et durs, qui ressemblent au chanvre.

La *haute Normandie* produit des lins de belle qualité.

Les environs de *Dieppe* et de *Fécamp* fournissent des lins rougeâtres très-communs.

La *Picardie* produit un lin très-peu estimé, en brins courts, de couleur noire et rousse, et manquant absolument de nerf. Il ne sert qu'à la fabrication des tissus grossiers, des toiles de ménage, des toiles à matelas, des coutils, des toiles picardes, des fils à coudre très-ordinaires, et des ficelles d'Amiens.

Les campagnes de *Douai* produisent des lins d'un blanc jaunâtre, d'un brin grossier, mais très-forts et d'une bonne longueur. C'est celui dont il se fait la plus grande consommation.

Les environs de *Lille* produisent des lins égaux en qualité à ceux de Douai.

Tournai produit des lins semblables à ceux de Lille et de Douai.

Le territoire de *Lokeren* fournit des lins qui se composent de filamens très-doux, très-fins, soyeux, forts, d'un gris brun, et réunissant toutes les qualités nécessaires pour obtenir la préférence sur tous les autres.

On tire de *Russie* beaucoup de lins durs, d'une couleur grise ou blanchâtre; on les consomme pour la fabrication des grosses toiles ou des cordages.

Dans la classification des lins, les qualités vont en augmentant avec les numéros destinés à les classer; ainsi la plus basse qualité porte le n° 1, celle au dessus, le n° 2, en suivant de numéro en numéro, jusqu'au plus élevé qui est 12, et qui désigne la plus belle qualité. Des fabricans classent leurs lins au moyen des lettres de l'alphabet, en désignant la plus basse qualité par A, et s'élevant de lettre en lettre jusqu'à la douzième.

LITHARGE.

(Protoxide de plomb fondu.)

Substance obtenue par la coupellation du plomb argentifère, dans un fourneau à réverbère.

La litharge est sous la forme de petites lames semi-vitreuses, très-pesantes, cédant à la pression, et qui ont un reflet brillant. Vue en masse, elle a une couleur de cuivre pâle, et moins d'éclat quand elle est vieille.

Voici les différentes espèces de litharge admises dans le commerce.

LITHARGE D'ANGLETERRE.

Cette espèce, la plus estimée, est d'une couleur rougeâtre, a un bel éclat,

et est parsemée de larges paillettes argentées, qui lui donnent un aspect micacé.

La litharge anglaise qui nous est expédiée de Liverpool arrive en futailles cerclées en bois, du poids de 250 à 300 kilogr.; celle qui nous vient de Newcastle est en futailles de même poids, mais cerclées en fer.

LITHARGE DE FRANCE.

Elle a moins d'éclat et est d'un rouge plus terne que la litharge anglaise; elle a aussi l'aspect micacé, mais ses paillettes reflètent moins vivement les rayons lumineux.

On l'envoie en futailles de 500 kil.

LITHARGE D'ALLEMAGNE.

Cette litharge ressemble beaucoup à celle de France; cependant elle est plus pâle, jette moins d'éclat, et contient des parties qui ne sont pas complètement oxidées.

Expédiée en futailles cerclées en bois, du poids de 400 à 500 kilogr.

LYCOPODIUM.

Poussière qui se trouve dans des capsules réniformes, sessiles, à deux valves, dont sont composés deux petits épis cylindriques, géminés, que produit le *lycopodium clavatum*, petite plante cryptogame, de la famille des lycopodiacées, intermédiaire entre celle des mousses et des fougères. Linné regarde le lycopodium comme le pollen ou poudre fécondante de la plante qui le fournit. L'Allemagne et la Suisse produisent cette poussière.

Le lycopodium, appelé aussi *soufre végétal*, est, comme on vient de le dire, une poussière d'un jaune tendre, très-fine, très-légère, surnageant sur l'eau, sans en être pénétrée; sans odeur ni saveur, résineuse, et prenant feu avec la rapidité de la poudre, lorsqu'on la jette à travers la flamme d'une bougie.

Cette substance est employée en pharmacie et en pyrotechnie.

On l'envoie en petits barils de sapin, du poids de 50 à 100 kilogr.

MAGNÉSIE.

Produit de la combinaison du magnésium avec l'oxygène.

L'oxide de magnésium, ou magnésie calcinée, est blanc, léger, pulvérulent, d'une saveur nulle, sans odeur; il verdit le sirop de violettes, et absorbe promptement le gaz acide carbonique de l'air. Ce produit s'obtient par la calcination du sous-carbonate de magnésie dans un creuset fermé.

On le prépare en France, et on en reçoit souvent d'Angleterre en caisses de 20 à 25 kilogrammes.

MAGNÉSIE (sous-carbonate de).

Produit qui s'obtient par la décomposition du sulfate de magnésie dissous dans l'eau. On verse dans la liqueur une solution de sous-carbonate de soude ou de potasse; il se forme à l'instant un sous-carbonate de magnésie, qui se précipite, et le sous-carbonate de soude ou de potasse reste en état de suspension dans la liqueur.

Le sous-carbonate de magnésie, plus ordinairement connu dans le commerce sous le nom de *magnésie*, est d'un blanc mat très-léger, insoluble, sans odeur ni saveur. Il se trouve dans le commerce sous forme de pains carrés du poids de 12 décagrammes à peu près (environ 4 onces).

Il arrive d'Angleterre en caisses du poids de 30 à 35 kilogrammes net.

On reçoit ce produit d'Allemagne et de Suisse, en caisses de 60 à 70 kilogrammes; mais celui de ces provenances est moins estimé, parce qu'il est plus pesant et moins blanc. Cette infériorité provient des eaux magnésiennes que l'on décompose, et qui contiennent du sulfate de chaux et un peu de sulfate de fer.

MAGNÉSIE (sulfate de).

Sel obtenu par la combinaison de l'oxide de magnésium avec l'acide sulfurique.

Le sulfate de magnésie est blanc, d'un aspect soyeux, très-soluble, et d'une saveur désagréable; il cristallise en prismes fins et allongés.

On rencontre en Angleterre, en Suisse, et dans l'ancienne province de Lorraine, des sources d'eaux saturées de sulfate de magnésie; telle est l'origine du *sel de Sœdlitz, de Seydschutz, d'Epsom*, etc., noms que ce sel porte encore, suivant la provenance.

Ces sources en produisent de grandes quantités; celui qui provient des sources

de Lorraine contient une certaine quantité de sulfate de soude.

On le reçoit d'Angleterre sous toute forme d'emballage, mais principalement en barriques de 200 kilogrammes.

MARABOUS.

Plumes de cigogne, arrachées sous les ailes de l'oiseau, et qui viennent de l'Inde.

Ces plumes sont blanches ou noires, d'une longueur variée de 135 à 300 millimètres (5 à 11 pouces), et pourvues d'un duvet fin et soyeux. Les blanches sont les plus estimées.

Elles servent à la parure.

Elles arrivent en balles et ballots de poids irrégulier.

MIEL.

Le miel est produit par l'abeille (*apis mellifica*), insecte hyménoptère, ou à quatre ailes transparentes et veinées, qui vit par essaims dans des habitations ordinairement artificielles, que l'on nomme *ruches*.

Le miel est une substance sucrée, épaisse, visqueuse, transparente, quand elle est nouvelle, c'est-à-dire en sortant des rayons; au bout de quelques jours, après avoir été mise en pots ou en barils, elle devient grenue et solide; c'est alors qu'on la livre au commerce.

On se sert du miel pour édulcorer les tisanes. Il figure quelquefois sur les tables, au dessert. On l'emploie pour la fabrication du pain d'épice, et pour celle de la boisson connue sous le nom d'*hydromel*.

MIEL DE NARBONNE.

Ce miel est considéré comme supérieur aux autres sortes; il est très-blanc, grenu, odoriférant, ayant un goût aromatique très-prononcé.

Il est expédié en barils de 60 kilogrammes environ; on donne de 10 à 12 pour 100 de tare. Le baril est en bois blanc long et étroit. La consommation de ce miel est peu considérable à Paris.

Son goût aromatique ne convient pas généralement.

MIEL DU GATINAIS.

C'est le miel dont l'usage est le plus habituel à Paris et dans les environs. Ses caractères varient suivant les qualités, qui se divisent en quatre sortes :

1° Le *miel surfin*. Il est en tout semblable au miel de Narbonne, moins le goût aromatique, ce qui lui fait obtenir la préférence par les personnes qui ne sont pas habituées à cet arôme, et c'est incontestablement le plus grand nombre. Il sert aux mêmes usages que le miel de Narbonne. La consommation en est assez considérable.

2° *miel blanc fin*. C'est celui qui est le plus fréquemment demandé, en ce qu'il a beaucoup de rapport avec le surfin, dont il ne diffère que par un peu moins de blancheur et un peu moins de délicatesse dans le goût, tandis que la différence dans le prix est toujours assez considérable.

3° Le *miel blanc ordinaire*. Un peu citron, moins de dureté que les deux précédentes sortes, et moins agréable au goût.

4°. Le *miel commun*. Cette dernière sorte est tout-à-fait jaune, se durcit rarement, et entre facilement en fermentation. On s'en sert pour nourrir les abeilles en temps de disette; il entre dans la médecine vétérinaire.

Ces quatre sortes de miel sont livrées au commerce dans des barils de même poids et de même dimension; leur poids commun est de 40 kilogrammes, brut.

La Brie, la Picardie, la Champagne, fournissent aussi des miels blancs ordinaires, mais moins agréables au goût que les miels gâtinais. Ils sont un peu âcres et grattent la gorge.

Les environs de Lisieux, en Normandie, et particulièrement le territoire d'Argence, fournissent un miel de première qualité, ne le cédant ni au miel de Narbonne, ni à celui du Gâtinais, première qualité de surfin. On en expédie à Paris, mais la plus grande partie est consommée dans la Normandie, ou exportée en Angleterre. Il est connu sous le nom de *miel d'Argence*.

MIEL DE BRETAGNE.

Ce miel est plus ou moins rouge, toujours commun, ayant un goût particulier et une odeur invariable, qui lui est communiquée par la fleur du blé noir sur laquelle les abeilles vont chercher leurs provisions.

On s'en sert pour la fabrication du pain d'épice, auquel il communique son goût d'une manière si sensible que,

faute de pouvoir qualifier le goût du miel, on lui donne souvent la qualification de celui qu'il communique au pain d'épice, en disant communément du miel de Bretagne, qu'il sent le pain d'épice.

Ce miel est expédié dans des barriques de Bordeaux, dont le poids commun est de 350 à 360 kilogrammes, brut. Il s'en expédie aussi en demi-pièces.

MINE ORANGE.

Produit de la calcination de la céruse, ou carbonate de plomb, dans un four à réverbère.

La mine orange est une poudre pesante, fine, douce au toucher, d'une couleur rouge-orangé, un peu plus ou un peu moins vive.

La mine orange se fabrique en France, et il nous en vient d'Angleterre. De là les deux espèces suivantes :

MINE ORANGE D'ANGLETERRE.

Cette sorte réunit, à la finesse et à la douceur qui constituent les caractères de ce produit, une pesanteur moindre et une belle couleur rouge-orangé brillante, un peu plus pâle que celle de France.

Livrée en barriques du poids de 300 à 400 kilogrammes.

MINE ORANGE DE FRANCE.

Belle couleur rouge un peu jaunâtre ; pour le reste, les caractères généraux décrits ci-dessus.

MINIUM.

(Deutoxide de plomb.)

Produit d'une double coupellation du plomb dans des fours à réverbère.

Le minium, tel qu'il sort des fours, est en masses poreuses, peu cohérentes. On le pulvérise et on le tamise avant de le livrer au commerce. Il est alors sous la forme d'une poudre rouge-orangé très-éclatante, très-pesante, et insoluble dans l'eau.

Il se fabrique en France et en Allemagne.

Voici les deux sortes les plus utiles à connaître :

MINIUM ANGLAIS.

Cette sorte réunit les caractères généraux de l'espèce, et est d'un rouge plus vif que la suivante.

Vient en barils de 300 à 350 kilogrammes.

MINIUM FRANÇAIS.

Comme le précédent, caractères généraux de l'espèce, mais couleur un peu plus pâle que le minium anglais.

Emballé dans des barils de bois de chêne, pesant de 400 à 500 kilogrammes.

MYRRHE.

Gomme-résine qui découle, en Arabie et en Abyssinie, d'un végétal inconnu.

La myrrhe est en morceaux irréguliers, jaunâtres ou brun-rougeâtre, demi-transparens, assez lourds, assez fragiles, et d'une cassure brillante. Les plus grosses larmes offrent souvent à l'intérieur des stries demi-circulaires. La saveur de la myrrhe est chaude, amère, et son odeur aromatique.

Il se trouve dans le commerce une myrrhe de seconde qualité, connue sous le nom de *myrrhe en sorte*, plus brune que la précédente, d'une cassure terne et d'une odeur moins prononcée.

La myrrhe est employée en médecine et en parfumerie.

Elle nous vient en caisses de 80 à 150 kilogrammes.

OPOPANAX.

Gomme-résine qu'on obtient par des incisions faites à la tige et au col de la racine du *pastinaca opopanax*, qui croît en Orient, en Grèce et dans le midi de l'Europe.

L'opopanax est en larmes irrégulières, anguleuses, légères, opaques, d'une cassure facile, rougeâtres à l'extérieur, et d'un jaune quelquefois marbré de rouge à l'intérieur. La saveur de cette gomme-résine est âcre et amère; son odeur, aromatique et forte.

Quelquefois des larmes de l'opopanax sont réunies entre elles par des parties du même suc, qui est moins sec et moins impur.

L'opopanax est employé en médecine. Il vient en caisses de tout poids.

POILS.

Filamens déliés, flexibles, qui croissent sur la peau des quadrupèdes. Quand le poil est très-dur, très-raide, et n'est pas garni de duvet autour de sa racine, comme dans le porc et le sanglier, il se nomme *soie*.

Quand il est dur, lisse, plus ou moins long, et n'est pas garni de duvet à sa racine, il se nomme *crin*.

Quand il est un peu moins dur que le crin, lisse, luisant, plus ou moins garni de duvet à sa racine, il se nomme *poil*, proprement dit.

Le bœuf porte du crin à la queue; le cheval, à la queue et à la crinière, et tous les deux ont du poil sur le reste du corps; le chien est couvert de poil, avec peu ou point de duvet; le lièvre est couvert de poil et de duvet. Dans l'espèce *chèvre*, quelques variétés ne portent que du poil sans duvet; mais la plupart des autres portent poil et duvet. Parmi ces dernières, la plus précieuse est celle du Thibet, dont le duvet abondant, long et soyeux, appelé *cachemire*, sert à la fabrication des tissus connus sous le même nom.

Tous les animaux portant soie, crin, poil, laine et duvet, sont sujets à produire un poil défectueux, privé de séve, qui ne se prête ni à la teinture, ni à la filature, et qu'on nomme *jarre*.

On a traité précédemment des laines. Il va être parlé des poils et des duvets. Tout ce qui rentre dans les soies et les crins se trouvera détaillé à chacun de ces articles.

POIL DE CACHEMIRE.

Nous venons de dire que ce poil est la dépouille d'une chèvre du Thibet. Il paraît sous deux formes dans le commerce.

Sous le nom de *poil de chèvre*, ou *laine de cachemire*, il s'introduit en France, tantôt brut, c'est-à-dire chargé encore du poil improprement appelé jarre, et tel qu'il a été détaché de la peau de l'animal, tantôt, et le plus fréquemment, dégagé du poil, ou du moins de la plus grande partie du poil. En cet état, il est, comme nous le disons plus haut, long et soyeux, de couleur blanche, grise ou rousse. Le cachemire blanc est d'une nuance légèrement cendrée; et devient, aux apprêts, d'un très-beau blanc.

La plus grande partie du cachemire blanc s'emploie, après avoir été peignée, à la fabrication des tissus. Le gris et le roux entrent aussi dans la fabrication des tissus; mais la plus grande quantité sert à la chapellerie.

Le poil de cachemire est expédié en balles de toile fine, recouvertes de nattes, du poids de 100, 150, et quelquefois 200 kilogrammes.

POIL DE CHEVRON.

Poil d'une chèvre noire, ou rousse, du Levant et du pays d'Angora.

Ce poil se récolte sous la forme d'une toison noire, brun foncé ou rousse, formée : 1° de poils longs, droits, fins au bout, plus foncés en couleur et plus raides à la racine; 2° d'un duvet, plus ou moins fin et doux, dont la longueur varie depuis 25 à 40 millimètres (1 pouce à 1 pouce 1/2), qui se trouve implanté dans la peau de l'animal et sous le poil qui forme la toison. Ce duvet, plus ou moins bien dépouillé du poil qui le surmonte, est apporté en Europe, où on l'appelle improprement poil de chameau.

Dans le commerce, on classe le poil de chevron de la manière suivante :

Première qualité. — *Travail anglais*. Ce poil est fin, propre, bien éjarré. Les balles qui le contiennent portent la marque A A.

Seconde qualité. — *Travail hollandais*. Qualité inférieure à la précédente. Les balles sont marquées H.

Troisième qualité. — *Travail français*. Poil plus court, plus grossier que le précédent, et d'une nuance un peu plus pâle que celui des deux premières qualités.

Quatrième qualité. — *Chameau*, ou mieux, *chevron d'Alep*. Nuance encore plus pâle.

On distingue encore : la *toison de chevron roux*, qui, plus ou moins dégagée de son jarre, est équivalente à la meilleure qualité de travail français.

La *toison de chèvre noire* est un peu plus grossière que la précédente.

Les *pelotes noires et pelotes rousses*, lainage de même genre que le précédent, mais de qualité inférieure, et qui est introduit en petites pelotes.

D'autres qualités, plus basses encore,

et qui sont le rebut des sortes précédentes, se vendent sous le nom de *chameau grossier, gris et roux*.

Le poil de chevron sert à la chapellerie, et est quelquefois employé au tissage.

Il est expédié en balles de toile recouvertes d'un tissu de crin.

POIL DE VIGOGNE.

Dépouille d'un animal particulier au Pérou, qui habite les croupes les plus élevées et les moins accessibles des Cordilières.

Le poil de vigogne est en brins très-fins, très-soyeux, de couleur blanc-cendré, brun-rougeâtre, et fin rouge. Cette couleur est la plus estimée.

Ce produit est employé en chapellerie fine et en draperie.

On l'expédie en balles irrégulières.

Il vient de Buénos-Ayres du poil de vigogne beaucoup moins estimé que celui du Pérou.

POIL DE CHAMEAU.

Dépouille du chameau et du dromadaire, que l'on tire de l'Arabie, de l'Egypte et de la Syrie.

Le poil de chameau est d'un gris-rougeâtre plus ou moins foncé, délié, moelleux, difficile à filer fin, et dur au feutrage.

Il s'emploie pour la chapellerie commune et quelques grosses étoffes.

Il est expédié en balles irrégulières.

POIL DE BLAIREAU.

Dépouille d'un quadrupède de la famille des ours et de l'ordre des carnassiers, originaire des climats tempérés de l'Europe, et qui n'est guère répandu au-delà de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de l'Allemagne, de la Suisse, de la Pologne, de l'Angleterre, et qu'on trouve encore en Suède, en Norwége, dans les terres montueuses qui bordent le Volga, en Bulgarie, ainsi que sur les bords du Jaïk.

Le poil de blaireau est dur, ferme, cassant et sans élasticité, long d'environ 40 millimètres (18 lignes), presque blanc en dessus et presque noir en dessous, singularité qui ne se remarque que dans quelques quadrupèdes de la famille des ours.

Il sert à la brosserie et à la fabrication des pinceaux.

Il arrive, attaché à la peau de l'animal, en balles de tout poids.

POIL DE BOUC BLANC (du Levant et de Barbarie).

Dépouille du menton et du dos de l'animal.

Ce poil est d'un beau blanc mat, assez fin, doux et soyeux au toucher. Les brins dont il se compose ont de 110 à 220 millimètres (4 à 8 pouces) de longueur.

Il est employé dans la brosserie.

Ce poil est expédié en caisses de bois blanc de 100 à 150 kilogrammes.

POIS VELUS.

Ces fruits, appelés aussi *pois pouilleux* et *pois à gratter*, sont fournis par une des soixante espèces de dolics, *dolichos*, genre de plantes de la famille des légumineuses, toutes exotiques. Plusieurs variétés, dont la graine est bonne à manger, sont cultivées dans les jardins des pays méridionaux de l'Europe; celle qui produit le fruit ordinairement rencontré dans le commerce se nomme dolic à poils cuisans, *dolichos pruriens*; elle croît naturellement aux Antilles et dans l'Inde.

La gousse, qui se nomme pois velu, est à deux valves bistournées, longue communément de 80 millimètres (3 pouces), large d'environ 15 millimètres (6 lignes), couverte d'un poil court de couleur fauve. Chaque gousse contient 3 ou 5 semences ovales et comprimées.

Les gousses que l'on trouve dans le commerce sont apportées des îles d'Amérique. Quand on les manie sans précaution, les spicules dont elles sont couvertes s'en séparent facilement, et, s'attachant aux doigts, excitent la plus insupportable démangeaison.

La médecine en fait quelque usage en Angleterre. En France, ce n'est qu'un objet de curiosité.

On les expédie en barils de poids irréguliers.

PLOMB.

Métal que fournissent différentes contrées de l'Europe, et qui varie en qualités, suivant le degré de purification qu'il a reçu.

Le plomb, à son plus grand état de pureté, est d'un gris livide, tirant un peu sur le bleu, ou de couleur gris foncé, solide, sans élasticité, insonore, mou, se laissant couper avec un couteau et rayer avec l'ongle; malléable, et se réduisant sous le marteau en feuilles minces; d'une ténacité peu considérable, et se tirant difficilement en fil. Il se liquéfie aisément avec le secours de la chaleur; fondu à l'air libre, il se couvre d'une pellicule irisée qui se renouvelle à mesure qu'on l'enlève, et qui est le résultat de sa combinaison avec l'oxigène. Quand il est récemment fondu ou taillé, il est luisant et ressemble assez à de l'argent; mais à l'air il se ternit promptement et se couvre d'une légère couche d'oxide. Sa pesanteur spécifique est de 11,352.

Voici les différentes espèces de plomb dont nous avons cru devoir nous occuper.

PLOMB DE FRANCE.

Le plomb de France qui se consomme à Paris provient, pour la plus grande partie, des mines de Poullaouen, dans le département du Finistère, et est obtenu à la suite de la coupellation de l'argent.

Ce plomb est doux, liant et flexible.

On l'expédie à nu, sous la forme de saumons carrés, allongés et plats, marqués de la lettre P, et du poids de 50 kilogrammes.

PLOMB D'ANGLETERRE.

Ce plomb nous arrive frappé de différentes marques.

Voici les principales :

W. Blakett.
Darlington.
Kœnisberi.
C. B.
AD.

Les plombs portant ces différentes marques, et expédiés comme *plombs raffinés*, sont généralement d'un haut degré de pureté, et ont pour caractères d'être, suivant l'ordre dans lequel sont ci-dessus placées les marques, plus ou moins doux, lians, flexibles, faciles à laminer et à fondre.

Cependant, sous ces mêmes marques, il nous vient d'Angleterre des plombs de seconde et de troisième qualité, plus ou moins sonores, et alliés à des métaux étrangers.

Les plombs qui nous arrivent par Liverpool sous les marques suivantes :

Flint works,
Buckley,
Dee-bank lead works,
Lhopital,

sont en général moins estimés, parce qu'ils sont d'une pureté moins uniforme.

Tous ces plombs nous sont expédiés en saumons de différentes formes, et du poids d'environ 60 kilogrammes.

PLOMB D'ESPAGNE.

Ces plombs, qui entrent pour une partie très-importante dans la consommation de la France, portent différentes marques, dont voici les principales :

Rein et Compagnie.
Figuerroa.
G. O. et Compagnie.
W. Baron.
T. Goorman.
Blasco.
Gonzalès et Compagnie.
Linarès.

Tous ces plombs, à l'exception de ceux frappés de la marque *Linarès*, connus sous le nom de plombs noirs, et moins estimés que les autres, sont à peu près de qualité uniforme, et plus ou moins recherchés, suivant l'ordre dans lequel sont placées les marques ci-dessus.

On rencontre aussi dans le commerce des plombs d'Espagne, dits de seconde fusion, et qui ont pour caractères d'être sonores et alliés à des métaux étrangers.

PLOMB DU HARTZ.

Ce plomb, qui se fabrique dans la partie nord-ouest de l'Allemagne, nous est expédié par Hambourg.

Il est doux, liant, flexible, propre au laminage, et égal en qualité aux meilleurs plombs anglais.

Il en existe une seconde qualité, qui est sonore et alliée.

Il vient à nu, en blocs d'environ 90 kilogrammes.

PLUMES D'AUTRUCHE.

Les plumes d'autruche viennent du

Levant et des Etats Barbaresques. Le principal entrepôt du commerce dont elles sont l'objet est à Livourne, et les plumassiers les classent pour les livrer ensuite à la consommation. Il arrive quelques plumes d'autruche du cap de Bonne-Espérance, mais elles sont moins estimées que les précédentes.

Ces plumes servent à la parure et pour l'ornement.

Elles arrivent, par la voie de Marseille, en caisses de tout poids.

Elles se classent par couleur, en blanches, grises et noires; les premières reçoivent une seconde classification, en raison de la qualité et de la provenance.

PLUMES D'AUTRUCHE, BLANCHES.

Ces plumes ne sont pas toutes d'un blanc parfaitement pur. Elles varient du blanc mat au blanc jaunâtre. On les vend à la pièce, et on les classe de la manière suivante :

N° 1. Cette première sorte se compose de plumes d'aile de toute largeur, distinguées par leur parfaite conservation, par un duvet épais, long et soyeux, et par la manière riche dont la tête est garnie. C'est une plume du n° 1 qui, dans le commerce de cet article, sert d'unité comparative pour la vente des qualités suivantes.

N° 2. Cette deuxième sorte, dite *femelle*, provient aussi des ailes de l'autruche. Les plumes dont elle se compose, moins riches en duvet, ont la tête moins garnie et ont subi quelques légères altérations. On en donne deux pour une du n° 1.

N° 3. La troisième sorte se compose encore de plumes d'ailes, mais elles manquent de tête. On en donne quatre pour une du n° 1.

N° 4. Cette quatrième et dernière sorte est formée de plumes de queue. On en donne dix pour une.

Les plumes d'autruche, blanches, comme nous l'avons dit, reçoivent encore une classification en raison des pays qui les produisent. On les distingue donc :

En plumes d'Alep, qui sont très-soyeuses et pourvues d'un duvet naturellement frisé; ce sont les plus estimées;

En plumes de Barbarie, qui se reconnaissent à un duvet plus gros et à une couleur rougeâtre : c'est la qualité intermédiaire;

En plumes, mal à propos nommées du Sénégal, et qui viennent d'Egypte; elles se font reconnaître à une très-grande blancheur, à un duvet très-maigre, et à une forme large et plate.

PLUMES D'AUTRUCHE, NOIRES.

Ces plumes sont d'un beau noir, et arrivent assorties en longueur.

Elles se mettent en bottes, et arrivent en balles et en caisses de poids indéterminé. On les vend au poids. Chaque botte est serrée par une ficelle équivalente à 8 ou 10 pour 100 de son poids.

PLUMES D'AUTRUCHE, GRISES.

On appelle grises, toutes les plumes dont la nuance varie entre le blanc et le noir.

Elles ont le même emballage et conditionnement que les plumes noires.

PLUMES DE VAUTOUR.

Les plumes ainsi nommées, dans le commerce, proviennent d'autruches d'Amérique. Elles arrivent en Europe par la voie de Buénos-Ayres.

Elles sont ordinairement tressées sur ficelle, laine ou corde à boyau, par chapelets de 4 mètres environ, en commençant par les plus longues et diminuant graduellement, jusqu'aux plus petites.

Elles sont le plus souvent emballées dans des peaux de bœuf, et vendues au poids.

Les plumes de vautour sont classées par couleur.

PLUMES DE VAUTOUR, BLANCHES.

Cette sorte se divise en deux qualités :

Première, dite *petit vautour blanc*, plumes de 80 à 160 millimètres (3 à 6 pouces) de longueur, soyeuses, et d'une grande blancheur;

Seconde, dite *grand vautour blanc*, plumes de 190 à 760 millimètres (7 à 28 pouces) de longueur, moins soyeuses que les précédentes, mais d'une blancheur aussi belle.

Ces plumes servent spécialement pour parure, plumets militaires, etc.

PLUMES DE VAUTOUR, GRISES.

Les plumes de vautour, dites *grises*, sont toutes celles qui ne sont pas blanches; il suit de là que les noires appartiennent à cette classe.

Elles sont employées par les brossiers.

PLUMES DE COQ.

Elles sont classées en plumes de corps et plumes de queue.

Les premières, dites aussi croupe et collet, ont une longueur de 80 à 160 millimètres (3 à 6 pouces); les secondes sont longues de 160 à 540 millimètres (6 à 20 pouces). Dans l'une et l'autre espèce, les blanches sont plus estimées que celles de couleur.

Les plumes de corps servent aux plumets militaires, et les plumes de queue sont employées par les brossiers.

SOIE DE SANGLIER.

Poil qui participe de la nature des cheveux de l'homme et du crin des chevaux. La France fournit peu de soie de sanglier, et nous tirons de la Russie et de la Pologne presque tout ce qui s'en trouve sur nos places.

La soie de sanglier est un poil rude, allongé, flexible, luisant, blanc, roux ou noir, de la longueur de 110 à 160 millimètres (4 à 6 pouces), composé de filamens faciles à séparer, attaché à la peau par une bulbe qui, comme dans le crin, lui sert de racine, diminuant de grosseur quelquefois assez rapidement, et presque toujours bifurqué, trifurqué, etc., à son sommet.

Cet article sert à la brosserie, à la cordonnerie et à la fabrication de divers ustensiles.

La soie de sanglier se met en paquets ou bottes de 160, 215, 270 à 325 millimètres (6, 8, 10 à 12 pouces) de tour, et arrive en tonneaux de 400 à 500 kilogrammes.

SOIE DE SANGLIER DE RUSSIE, DITE OUKATKA.

Cette sorte est la première. Elle se compose de brins forts, nerveux, très-flexibles, longs de 160 millimètres (6 pouces) environ, branchus à l'extrémité et de forme triangulaire ou parallélipipédique. Elle est choisie brin à brin, ou arrachée sur le dos de l'animal.

Elle sert spécialement à la cordonnerie, et, ainsi que les autres, à la brosserie.

Elle est en paquets de 160 à 245 millimètres (6 à 9 pouces) de tour.

SOIE DE SANGLIER DE RUSSIE (première qualité supérieure de Pétersbourg, dite *Jaroslaw*.)

Cette espèce, qui vient, ainsi que son nom nous l'apprend, du gouvernement de Jaroslaw, est en brins de diverses couleurs, et forme une qualité intermédiaire entre l'oukatka, qui précède, et la première sorte de Pétersbourg qui suit.

SOIE DE SANGLIER DE PÉTERSBOURG (première sorte.)

Cette soie est en brins de diverses couleurs, de 110 à 160 millimètres (4 à 6 pouces) environ de longueur, assez ronds, et plus petits que ceux de Jaroslaw.

Entre cette sorte et la suivante, il existe une qualité intermédiaire, dite *Souchaya*, composée de brins de 110 à 135 millimètres (4 à 5 pouces) de longueur, et un peu moins forts que les précédens.

SOIE DE SANGLIER DE PÉTERSBOURG (deuxième sorte.)

Cette sorte a les brins de diverses couleurs, plus faibles que ceux de la sorte dite Souchaya, et longs de 95 à 110 millimètres (3 pouces 1/2 à 4 pouces).

SOIE DE SANGLIER DE PÉTERSBOURG (troisième sorte.)

Celle-ci est en brins de 80 à 110 millimètres (3 à 4 pouces), moins forts encore que les précédens.

SOIE DE SANGLIER DE JASSY.

Elle a les brins nerveux et d'une force supérieure, de couleurs diverses, et longs de 110 à 160 millimètres (4 à 6 pouces.)

SOIE DE SANGLIER D'ARCHANGEL.

Cette soie est blanche, les brins en sont aussi longs, mais moins forts que ceux de Pétersbourg, première sorte.

SOIE DE PORC.

Poil de porc que la France fournit au commerce.

La soie de porc réunit en grande partie les caractères de la soie de sanglier; mais elle est en général plus mince et plus faible.

La soie de porc s'arrache à la main, ou s'obtient par l'échaudage, ce qui établit deux qualités.

Cette soie sert à la brosserie, à la fabrication des pinceaux, et se mélange avec les crins frisés pour des sommiers de lit. La cordonnerie en fait un grand usage.

Elle est livrée en balles de tout poids.

SOIE DE PORC, ARRACHÉE (Champagne.)

Cette soie, qui est la première qualité, est en beaux brins de 80 à 110 millimètres (3 à 4 pouces) de longueur, forts, nerveux, branchus, généralement d'un beau blanc. Dans l'intérieur des bottes il se trouve quelquefois des brins petits, faibles et mous.

Cette sorte sert particulièrement pour la petite brosserie et la fabrication des pinceaux.

SOIE DE PORC ÉCHAUDÉ, DU MIDI.

Cette soie, qui n'a point été triée comme celle qu'on a arrachée à la main, est composée de brins noirâtres de 25 à 80 millimètres (1 à 3 pouces) de long.

SOIE DE PORC ÉCHAUDÉ (Bretagne et Lorraine.)

Cette sorte, supérieure à celle du midi, est en brins de 25 à 110 millimètres (1 à 4 pouces), assez forts, et presque toujours blancs.

RÉGLISSE.

Ce qu'on appelle de ce nom dans le commerce est la racine du *glycirrhiza glabra*, de la famille des légumineuses; elle croît en Italie, en Espagne, en France, et dans le nord de l'Europe.

Cette racine est très-longue, traçante, d'un diamètre quelquefois très-petit, quelquefois de la grosseur du pouce; couverte d'un épiderme gris-rougeâtre, d'un intérieur jaune plus ou moins foncé, fibreux ou ligneux, suivant l'âge de la racine quand elle a été cueillie; d'une saveur douce, sucrée, et contenant un principe un peu âcre qui réside en plus grande quantité dans l'épiderme.

Le commerce de Paris la distingue en réglisse de France, et ne réglisse d'Espagne.

RÉGLISSE DE FRANCE.

Cette réglisse, cultivée dans la Touraine et le Poitou, s'appelle communément *réglisse de Bourgueil*, parce qu'elle est très-abondante dans les environs de cette ville.

Elle est d'une grosseur moyenne, bien filée, assez lisse, recouverte d'un épiderme mince et brun-rougeâtre; d'un intérieur bien sain, un peu fibreux ou ligneux, d'une belle couleur jaune dorée, et d'une saveur douce mais peu sucrée.

Elle est livrée en balles de 100 kilogrammes environ.

RÉGLISSE D'ESPAGNE.

Cette réglisse se divise en trois espèces principales, différentes entre elles de caractères et d'emballage. Ce sont les suivantes :

RÉGLISSE DE BAYONNE.

Celle-ci, improprement appelée ainsi, vient de la Galice. Elle est en racines très-longues, ordinairement assez grosses, recouvertes d'un épiderme un peu grossier, rugueux et d'une couleur grise; l'intérieur est d'une belle couleur dorée. Sa saveur est fortement sucrée et un peu âcre.

Elle vient en balles longues de 1 mètre 50 centimètres à 2 mètres (5 à 6 pieds), en grosse toile, aplaties, rondes par les bouts, mal conditionnées, et du poids de 75 à 100 kilogrammes.

RÉGLISSE DE CATALOGNE.

Cette réglisse ressemble beaucoup à la précédente; seulement elle est en racines moins longues et moins grosses.

On la ploie en bottes, et elle vient en balles de toile, carrées, contenant quatre bottes, et pesant environ de 75 à 80 kilogrammes.

RÉGLISSE D'ALICANTE.

Celle-ci pourrait se diviser en deux

sortes, l'une dont l'épiderme est grisâtre, et l'autre d'une couleur brune; mais comme elles arrivent ensemble et ont les mêmes propriétés, la distinction qu'on en ferait ne serait qu'une affaire de curiosité. La réglisse d'Alicante est moins grosse que les deux premières, mélangée de racines maigres et chevelues, et encore plus mal préparées que les autres.

Elle arrive en balles de sparte, espèce de jonc qui croît abondamment en Espagne. Ces balles pèsent environ 50 kilogrammes.

RÉSINES.

Sucs qui découlent naturellement des végétaux, ou qui sont obtenus par divers procédés particuliers. Les résines sont ou solides ou liquides.

Les résines ont la propriété générique d'être insolubles dans l'eau, et solubles dans l'éther, l'alcool, ou dans les huiles fixes et dans les huiles volatiles.

Elles sont employées dans la médecine et dans les arts. On indiquera plus bas les caractères particuliers et l'emploi spécial de chaque espèce.

RÉSINE ÉLÉMI.

Substance produite par l'*amyris elemifera*, qui croît dans le Brésil, d'où vient résine élémi.

Cette résine est d'abord molle et adhérente; mais, en vieillissant, elle devient sèche, cassante, demi-transparente, prend une couleur jaune, mêlée de points verdâtres, et exhale une odeur forte qui n'est point désagréable.

La résine élémi est employée en médecine et dans les arts.

Elle arrive le plus ordinairement en caisses de 50 à 60 kilogrammes.

SAGOU.

Fécule préparée, aux Moluques, avec la moelle d'une espèce de palmier, que Rumph a nommé *sagus farinaria*.

Le sagou est en grains plus ou moins gros, plus ou moins réguliers, blanchâtres, rosés ou brunâtres, très-durs, demi-transparens, élastiques, difficiles à broyer sous la dent, et d'une saveur fade et douceâtre. Celui qui est en grains menus, réguliers et légèrement dorés, est préférable aux autres.

Cette fécule est employée comme aliment.

Elle est livrée au commerce en futailles de tout poids, en caisses ordinairement de 75, 85 et même 100 kilogrammes.

SCAMMONÉE.

Gomme-résine dont on distingue deux espèces, qui sont appelées du nom des échelles du Levant, d'où on les expédie.

SCAMMONÉE D'ALEP.

Cette première sorte est extraite du *convolvulus scammonia*, plante de la pentandrie monogynie et de la famille des convolvulacées, qui croît en Syrie.

Ce suc concret offre dans l'emballage une scammonée qui se divise en morceaux irréguliers, secs, légers, poreux, très-friables, d'une cassure cendrée ou brillante, et d'un gris foncé à l'extérieur; frottés avec le doigt mouillé, ces morceaux deviennent laiteux et blanchâtres. La saveur amère que possède la scammonée d'Alep, devient d'une très-grande âcreté, et l'odeur forte qu'elle exhale se rapproche de celle du beurre rance.

Elle nous vient en caisses rondes, appelées *bustes*, du poids d'environ 25 kilogrammes.

SCAMMONÉE DE SMYRNE.

Celle-ci provient du *periploca scammonium*, qui croît en Anatolie.

Cette sorte, moins estimée que la précédente, est compacte, peu friable, d'un brun noirâtre et d'une cassure moins poreuse. Son odeur et sa saveur sont moins prononcées que celles de la scammonée d'Alep. Elle forme avec l'eau une émulsion d'un gris foncé.

Cette scammonée est employée en médecine.

Elle nous arrive en caisses de divers poids.

Nota. Celle dite *en galettes*, ou celle qui présente d'autres caractères que les précédens, est toujours sophistiquée, et doit être rejetée.

SELS VÉGÉTAUX.

SEL D'OSEILLE (suroxalate de potasse).

Sel extrait des feuilles de la petite oseille (*rumex acetosella*), de l'alleluia (*oxalis acetosella*), qu'on obtient en Suisse, en Allemagne et en France.

On reconnaît dans le commerce trois espèces de sel d'oseille; mais les deux premières n'en forment, à proprement parler, qu'une, et on les réunira ensemble.

SEL D'OSEILLE DE SUISSE ET D'ALLEMAGNE.

Ce sel est en cristaux à quatre faces, quelquefois allongés, assez réguliers, d'un blanc mat, souvent un peu jaunâtre. D'autres fois il se présente en cristaux d'un beau blanc, plus gros et plus courts que les précédens. Ces deux variétés fournissent une poussière qui irrite fortement le cerveau quand on la respire. Leur saveur est acide et astringente.

On l'envoie en barils de poids irréguliers.

SEL D'OSEILLE DE FRANCE.

Celui-ci, qui se fabrique avec l'acide oxalique, est en cristaux blancs et transparens. Son acidité est plus grande que celle des deux variétés précédentes.

Le sel d'oseille, quelle que soit sa provenance, est employé dans la médecine et dans les arts.

SASSAFRAS (racine de).

Racine de l'arbre du même nom.

La racine de sassafras est couverte d'une écorce adhérente, assez épaisse, grise à l'extérieur; au dedans, d'une couleur de rouille. Le corps de la racine est léger, poreux, d'un grain assez rude, très-odorant et très-aromatique, mais moins encore que l'écorce.

Cette racine est d'usage en médecine.

Elle est conditionnée en grenier. On la met quelquefois en paniers pour la facilité de l'expédition.

SEL DE SATURNE (Acétate de plomb).

M. Thénard appelle ce produit *acétate neutre*. C'est un sel dont on fait une grande consommation dans les arts; aussi en existe-t-il plusieurs grandes fabriques. De tous les procédés que l'on peut employer pour le préparer, le meilleur, suivant le savant chimiste que nous venons de citer, consiste à traiter, soit par le vinaigre distillé, soit par l'acide pyroligneux purifié, la litharge ou l'oxide provenant de la calcination du plomb.

Le sel de saturne bien cristallisé est en aiguilles tout-à-fait blanches, solides, brillantes, ayant la forme de longs prismes quadrangulaires, très-fins ou assez gros, terminés par des sommets dièdres, très-solubles dans l'eau, et d'une saveur métallique douceâtre.

La pharmacie, aussi bien que les arts, fait usage du sel de saturne.

Ce sel se fabrique en Angleterre et en France. Celui de nos fabriques se livre au commerce en barriques de tout poids.

SEMEN CONTRA. (Fleurs.)

Fleurs non épanouies et mêlées de pédoncules coupés menu, de deux espèces d'armoises, *artemisia judaïca* et *artemisia contra*, de la famille des corymbifères, qui croissent naturellement dans la Perse, le Thibet, le Boutan et l'Asie-Mineure.

Le semen contra (*semen contra vermes*) est employé en médecine.

On distingue plus particulièrement dans le commerce les deux espèces suivantes :

SEMEN CONTRA D'ALEP.

Le semen contra d'Alep, qui vient de la Perse et du Levant, est un amas de fleurs à peine formées, se présentant sous l'aspect de boutons globuleux, attachés à l'extrémité des pédoncules, réunies à une moindre quantité de fleurs plus développées, séparées des tiges et composées d'écailles imbriquées, soyeuses et de la forme d'un épi. Le semen contra d'Alep est verdâtre quand il a vieilli; il exhale une odeur aromatique et très-forte, surtout lorsqu'on le froisse entre les doigts, et possède une saveur aromatique et amère.

Il vient en balles de feutre.

SEMEN CONTRA DE BARBARIE.

Celui-ci, comme le premier, est composé de pédoncules hachés et de fleurs; mais on n'y trouve pas de fleurs développées et isolées, et elles sont toutes sous la forme de petits boutons globuleux, réunis plusieurs ensemble à l'extrémité des tiges. Ces boutons sont recouverts d'un duvet blanchâtre qui donne la même couleur à la masse. Ce semen contra est sensiblement plus léger que celui d'Alep; son odeur, quand on le frotte, paraît entièrement semblable.

On y trouve beaucoup de bûchettes et d'impuretés.

Il vient en balles de jonc vert, de 70 à 120 kilogrammes.

SÉNÉ. (Feuilles.)

Feuilles desséchées de plusieurs petits arbrisseaux presque herbacés, parmi lesquels on compte le *cassia lanceolata* ou *acutifolia*, et le *cassia obovata* ou *cassia senna*, de la famille des légumineuses, qui croissent naturellement dans la Syrie, l'Arabie, la Haute-Égypte, la Nubie, l'Abyssinie, quelques autres contrées de l'Afrique, dans les Indes-Orientales, et sont cultivés en Italie, en Espagne et au Sénégal.

Le *cassia lanceolata* fournit les sénés connus, dans le commerce, sous le nom de séné de l'appalte ou d'Alexandrie, les sénés d'Alep, de Tripoli, de Moka et de l'Inde. Comme les trois premiers de ces sénés sont mélangés, aux lieux mêmes de la production, avec les feuilles du *cassia obovata* et avec celles du *cynanchum oleæfolium* (arguel), la description de ces feuilles suivra celles des différentes variétés du *cassia lanceolata*.

Le séné est employé en médecine.

Voici les diverses sortes les plus nécessaires à connaître :

SÉNÉ DE L'APPALTE OU D'ALEXANDRIE.

Cette première sorte de séné, qui vient de la Haute-Égypte et de la Nubie, par le Caire et Alexandrie, est appelé *séné de l'appalte*, du mot *appalto*, qui, en langue franque et en italien, signifie *ferme*, parce que le commerce ne peut se faire qu'en vertu d'un privilége vendu tous les ans par le gouvernement d'Égypte.

Ce séné est en feuilles lancéolées, longues de 20 à 25 millimètres (8 à 10 lignes), larges de 7 à 11 millimètres (3 à 5 lignes), terminées par une pointe un peu arrondie; d'une couleur verte jaunâtre à la surface supérieure, et jaunâtre à la surface inférieure. Elles sont fermes, raides, douces au toucher, marquées d'une nervure longitudinale assez prononcée, et de plusieurs nervures latérales. Il faut encore remarquer qu'elles sont irrégulières à leur base, c'est-à-dire qu'un des deux côtés est un peu plus large et se prolonge un peu plus bas sur le pétiole. Ce séné exhale une odeur forte et nauséabonde; sa saveur lui est particulière et devient mucilagineuse.

Il nous vient en grosses balles appelées *fardes*, formées d'une étoffe épaisse de crin et de laine, recouvertes d'un emballage de jonc.

SÉNÉ D'ALEP.

Ce séné ressemble à celui de l'appalte, avec lequel on le confond souvent; il est aussi estimé, quoique ses feuilles soient plus étroites, plus jaunes, et moins lancéolées.

Il vient d'Alep et d'Alexandrette, emballé dans une chemise de toile de coton et renfermé dans une caisse recouverte d'une toile grise claire et légère, et fortement cordée à plusieurs tours.

SÉNÉ DE TRIPOLI.

Feuilles lancéolées, moins longues, moins aiguës, plus minces, plus vertes et plus brisées que celles de l'appalte; un peu dures au toucher; elles présentent encore des nervures moins saillantes; leur odeur et leur saveur sont herbacées. Ce séné, moins apprécié que le précédent, est plus chargé de bûchettes ou pétioles.

Il est importé de l'intérieur de l'Afrique à Tripoli, en Barbarie, et se trouve, dans le commerce, en balles de jonc tressé, du poids de 150 à 250 kilogrammes.

SÉNÉ DE MOKA OU DE LA MECQUE.

Cette espèce se récolte dans l'Arabie méridionale.

Ce séné a les feuilles lancéolées, longues de 20 à 30 millimètres (10 à 13 lignes), très-étroites, très-aiguës, minces, jaunâtres, présentant une nervure longitudinale très-marquée, exhalant une odeur de foin, et possédant une saveur très-mucilagineuse.

Ce séné est expédié de Moka et de la Mecque, en balles de tissu de lentisque, comme le café moka, du poids de 100 kilogrammes environ.

SÉNÉ DE L'INDE.

Ce séné, récolté avec soin, et différent en cela des précédens, se trouve rarement mélangé de sable, de petites pierres, de débris de branches et pétioles, appelées bûchettes, et se rapproche beaucoup, pour la forme, du séné de Moka

il est très-estimé, et s'emploie beaucoup en Angleterre.

Ce séné a les feuilles entières, fermes, longues de 35, 40 et 45 millimètres (15, 18 et même 20 lignes), larges de 5 à 10 millimètres (3 à 5 lignes), lancéolées, plus rudes au toucher que celles du séné de l'appalte, mais de la même couleur. Elles ont la base irrégulière et des nervures assez prononcées.

Il nous vient en balles carrées, du poids de 100 kilogrammes, fortement cordées, ayant les deux extrémités garnies, à l'intérieur, de morceaux de cuir.

Les feuilles du *cassia obovata*, formant ce qu'on appelle quelquefois, séné d'Italie ou d'Espagne, sont très-inférieures à celles du *cassia lanceolata*, et en diffèrent beaucoup aussi par leur aspect. Elles sont ovales, mais rétrécies à leur base; très-obtuses, et quelquefois légèrement échancrées à leur sommet, qui est presque toujours terminé par une petite pointe saillante. Les nervures latérales apparentes se subdivisent encore en d'autres qui ne suivent pas la même direction. La couleur est un peu différente; la saveur et l'odeur sont moins prononcées.

Le *cynanchum oleæfolium* ou *arguel*, plante de la famille des apocynées, qui croît dans les mêmes lieux que le *cassia lanceolata*, sert à former des mélanges d'un effet dangereux. Ses feuilles, lancéolées, ont jusqu'à 25 et 30 millimètres (12 et 14 lignes) de longueur, avec une seule côte longitudinale, saillante en dessous, et n'ont point de nervures longitudinales apparentes. Leur surface est rude au toucher, et comme chagrinée; leur base est régulière et égale; leur couleur d'un vert pâle tirant sur le bleu, et leur saveur assez âcre.

SÉNÉ. (Follicules.)

Fruits des arbrisseaux qui produisent le séné surnommé à tort *follicules*, puisque ce sont des gousses bivalves.

Les follicules de séné sont d'un grand usage en médecine.

On distingue dans le commerce les trois espèces suivantes :

FOLLICULES DE L'APPALTE. (Produites par le *cassia lanceolata*).

Ces gousses, les plus estimées, sont elliptiques, droites ou légèrement recourbées, longues de 55 à 70 millim. (24 à 30 lignes), larges d'environ 30 à 35 millim. (12 à 15 lignes), lisses, luisantes, aplaties, d'un vert sombre, devenant noirâtres à l'endroit qui couvre les semences, qui sont au nombre de cinq à sept.

Ces follicules sont quelquefois mélangées de bûchettes et de feuilles de séné.

Elles viennent en balles semblables à celles du séné.

FOLLICULES DE TRIPOLI.

Produites, comme les précédentes, par le *cassia lanceolata*.

Les gousses sont moins longues, moins larges, plus légères et plus brisées que celles de l'appalte. Couleur verte tirant sur le jaune.

On les emballe comme les follicules de l'appalte.

FOLLICULES D'ALEP.

Fournies par le *cassia obovata*.

Les gousses sont d'un gris brunâtre ou rougeâtre, et quelquefois d'un gris de perle, rudes au toucher, plus étroites que les précédentes, sensiblement contournées ou de forme circulaire, présentant vers le milieu de leur longueur une série de petites crêtes saillantes et remplies de huit à dix graines.

Ces follicules ne sont point employées.

On les envoie en emballages irréguliers.

SIMAROUBA.

Ecorce du *cassia simarouba*, arbre très-élevé, famille des simaroubées, qui croît dans les localités sablonneuses de l'Amérique méridionale et des Antilles.

Cette écorce est longue, large, roulée un peu sur elle-même, très-filamenteuse, légère, spongieuse, flexible, difficile à rompre et à mettre en poudre; d'une couleur jaune un peu foncée en dessus, plus pâle en dedans, sans odeur, et d'une amertume désagréable et très-prononcée.

La médecine en fait quelque usage.

Elle nous vient en balles de 50 à 100 kilogrammes, et en ballots de 12 à 15 kilogrammes.

SOIE.

« La soie est produite par un insecte

» lépidoptère, c'est-à-dire à ailes brillantes et écailleuses, nommé *bombyce du mûrier* (*bombyx mori*, Lin.). » Cet insecte, originaire des contrées » orientales de l'Asie (la sérique de Ptolomée), a été transporté à Constantinople, sous le règne de Justinien, par » des missionnaires grecs, qui apportèrent en même temps la manière de l'élever et d'employer la soie ; il s'est répandu de là dans toute la Grèce, en » Italie, en Espagne et en France...

» On connaît deux espèces de soies ; » celle qui est naturellement blanche, et » la jaune. Nous possédons celle-ci depuis plus de deux siècles ; on la blanchit en la soumettant au décreusage, » opération qui consiste à lui enlever de » la cire, une matière colorante et l'excès » de gomme qu'elle contient ; mais cette » opération, si bien faite qu'elle soit, » donne un blanc moins durable que celui de la soie blanche native, et de » plus, altère beaucoup la force de la » soie ; aussi accorde-t-on toujours la » préférence à la soie blanche native, » dont les Chinois se sont réservé jusqu'à présent l'exclusive possession, ce » qui lui fait donner le nom de *soie sina*.

» Il n'y a guère que quarante ans que » le gouvernement français, frappé des » avantages qui résulteraient de l'importation du ver-à-soie, fit venir de la » graine de Chine, et la distribua à différens propriétaires. Cette opération » parut manquée, quand on apprit, en » 1808, que l'espèce s'était conservée » chez quelques-uns d'entre eux ; la culture en fut encouragée ; et à la dernière exposition des produits de l'industrie française, on a pu se convaincre que l'éducation de cette précieuse » espèce était définitivement établie en » France. » (*Ann. de chimie et de physique*, XII, 238.)

La soie est une matière animale filamenteuse, brillante, d'une si grande ténuité, qu'elle échappe presque à la vue des ouvrières qui dévident les cocons ; malgré cela, elle est pourvue de quelque solidité et d'un peu d'élasticité.

La soie porte différens noms qu'elle emprunte aux diverses préparations qu'elle a subies. En traitant de chacune des soies que nous faisons connaître, on en dira le nom, le degré de préparation auquel elle est parvenue, l'emploi pour lequel elle est réservée, et le pliage sous lequel on la trouve ordinairement sur les marchés.

SOIE GRÈGE.

Dans le commerce, on appelle *soie grège* la soie qui est le produit immédiat du dévidage du cocon ; elle a été détachée à l'eau chaude, et n'a subi encore aucune préparation. Chaque fil se compose de la réunion d'un nombre de brins, qui varie généralement de trois à quinze, et va même au-delà.

La soie grège se divise en deux classes, celle des *soies fermes* et celle des *soies fines*. Pour la soie grège, comme pour la soie ouvrée, dont nous parlerons plus tard, le poids de 475 mètres 40 centimètres (400 aunes) de soie, on distingue le titre ou denier.

Voici les soies grèges dont nous croyons devoir parler.

SOIE FERME. (Grège d'Alais).

Cette soie, composée de la réunion de douze à vingt cocons, se distingue en première, deuxième, troisième et quatrième qualités.

Ces diverses qualités sont converties en poil, servant à fabriquer des ovales de différentes grosseurs, des soies à coudre, des cordonnets et soies plates.

Elles sont pliées en longs écheveaux tortillés, serrés au bout par une ficelle ou un lien de soie, et pesant de 350 à 380 grammes.

Elles sont emballées en toile fine, en balles de 75 à 100 kilogrammes.

GRÈGE DU LEVANT, dite BROUSSE.

Produit de la réunion de quinze à vingt-cinq cocons.

La grège du Levant est employée aux mêmes usages que ceux de la soie grège d'Alais, dont il vient d'être parlé.

Elle est pliée en matteaux tortillés avec deux branches pendantes, et attachées avec des résidus de cocon réunis au nombre de six à huit. Le poids des matteaux est de 120 grammes et plus.

Cette soie arrive ordinairement de Constantinople, par la voie de Marseille, en double emballage ; savoir : une grosse toile de coton blanche, et par dessus un tissu de crin.

GRÈGE DE VALENCE. (Espagne.)

L'emploi en est le même que celui des deux soies précédentes.

Elle est pliée en matteaux tortillés avec une houppe, formant calice, du poids de 70 à 80 kilogrammes.

GRÈGE DE VÉRONE.

Filées de quinze à trente cocons, les soies grèges de Vérone, qui viennent à Paris, sont ordinairement d'une qualité inférieure à celles du même titre qui sont employées sur place.

Cette soie a le même emploi que toutes les précédentes.

Elle est pliée uniformément en matteaux tortillés, de 410 à 435 millimètres (15 à 16 pouces) de longueur, formant au bout une houppe faisant champignon. Le poids des matteaux est de 75 à 100 grammes.

Elle est emballée en toile claire, et en balles de 75, 80 et jusqu'à 100 kilogrammes.

GRÈGE DE REGGIO, dite SAN-BATELLI.

Même emploi que celui des soies grèges d'Alais.

Elle est pliée en écheveaux non tortillés, d'environ 810 millim. (30 pouces,) de longueur, attachés aux deux bouts avec un lien de soie, et pesant de 150 à 200 grammes, réunis en masses de huit à dix écheveaux.

Elle est emballée en double toile grossière, et en balles faites à la presse, très-serrées, et pesant environ 100 kilogrammes.

SOIE FINE. (Grège blanche et jaune de France.)

Ces soies sont filées depuis trois jusqu'à dix cocons.

Elles sont employées à la fabrication des rubans, gazes, barèges, etc. Elles sont ouvrées en trame et organsin. Celles qui se consomment à Paris viennent ordinairement du Languedoc, et les principaux marchés sur lesquels on les trouve sont Saint-Jean, Alais, Ganges et Vallerangues.

Elles se plient en matteaux, de 490 à 595 millimètres (18 à 22 pouces), pesant 90 à 100 grammes, réunis en masses de huit à dix.

On les emballe en toile fine écrue, recouverte d'une toile commune, et en balles de 60 à 75 kilogrammes.

GRÈGE (mise en poil à petits tours, sans apprêt, blanche et jaune).

Cette soie, comme l'indique le nom qu'elle porte, est une grège fine, dévidée et remise en écheveaux d'un guindage plus petit.

Elle sert de chaîne pour la fabrication des barèges, et remplace les organsins fins dont se servaient anciennement les fabricans.

Elle se plie comme les poils d'Alais; les matteaux en sont un peu plus légers, ils pèsent de 80 à 100 grammes; on en trouve de pliées comme les ovales.

GRÈGE DU LEVANT, dite BROUSSE MESTOUP.

Cette soie, filée de huit à dix cocons, s'emploie pour trame et poil.

Elle est pliée et emballée comme la soie dite brousse, dont il a été parlé ci-devant.

SOIE OUVRÉE.

On appelle de ce nom la soie qui a subi une préparation quelconque, qui la rend propre à différens emplois dans les manufactures.

ORGANSIN.

L'organsin réunit communément deux et trois bouts par deux tors. On nomme *du pays*, les organsins montés en France, dans le Vivarais. Les fabriques de Paris tirent presque exclusivement du Piémont les organsins nécessaires à leur consommation.

L'organsin s'emploie comme chaîne dans la fabrication des étoffes.

Il est plié en petits matteaux tortillés, attachés à un des bouts par un fil de soie, et pesant 60 à 70 grammes.

L'organsin arrive en balles de 75 kilogrammes environ. Il se vend en simple emballage de toile forte et serrée; la balle est entourée de sept cordes.

TRAMES DOUBLES.

La trame réunit deux ou trois bouts, et n'a reçu qu'un tors très-léger.

Cette soie sert de trame aux étoffes, s'emploie dans la passementerie et la bonneterie.

Elle se plie en matteaux tortillés, avec houppe, pesant de 30 à 48 grammes,

et se réunit en masses, composées de sept à huit matteaux.

Elle arrive en balles de toile de tout poids.

TRAMÉ DOUBLE. (Nankin.)

Cette soie, d'un blanc naturel supérieur, est formée de deux ou trois bouts très-peu tordus. La plus belle se file à Bourg-Argental, département de l'Ardèche, et est ouvrée à Annonay.

Elle est exclusivement réservée pour la fabrication des blondes.

Elle est pliée en matteaux détachés, de 30 à 40 kilogrammes.

Elle arrive en caisses de 25 à 40 kilogrammes.

POIL D'ALAIS.

Soie grège en un seul bout, qui a subi un tors au moulin.

Son principal emploi est pour la passementerie, la rubannerie, la broderie, etc.

Elle est pliée en matteaux, du poids de 100 à 120 grammes, réunis par un lien, en masses de six à huit matteaux.

Elle arrive en balles de toile fine, du poids de 60 à 100 kilogrammes.

OVALE DE DEUX A HUIT BOUTS.

On appelle *ovale* ou *soie ovalée*, plusieurs brins de soie grège réunis et faiblement moulinés.

Cette soie sert à faire des lacets, des broderies, et à coudre les gants.

Elle est pliée en écheveaux allongés, d'environ 660 millimètres (24 pouces), et pesant 10 grammes.

Elle arrive en balles de toile de divers poids.

SOIE PLATE.

Grège commune, assemblée par vingt-quatre et vingt-cinq brins.

On l'emploie pour broder la tapisserie.

La soie plate est liée comme la soie ovale, mais en plus gros écheveaux.

Elle arrive en balles de toile de tout poids.

GRENADINE.

Soie grège ouvrée, à deux bouts, et très-serrée. Sa régularité et sa finesse en fixent le prix et en tirent le denier.

La grenadine est généralement employée pour faire des effilés et fabriquer les grosses dentelles qui viennent des environs du Puy. La plus fine a un emploi plus relevé. On en fait des blondes noires.

Elle est pliée comme la grenade et la demi-grenade qui suivent; mais en matteaux plus allongés, plus petits, et du poids de 100 à 150 grammes.

Elle arrive en balles de tout poids.

GRENADE ou RONDELETTINE.

Formée de deux bouts très-tordus.

La passementerie et la fabrication des boutons en font une grande consommation.

Elle est pliée en matteaux de 250 grammes environ, et en masses de huit à neuf.

Elle nous vient en balles de tout poids.

DEMI-GRENADE ou RONDELETTE.

Cette soie est formée de deux bouts très-tordus. On emploie communément les douppions pour la fabriquer.

Les grenadines, grenades et demi-grenades sont ouvrées dans les environs de Lyon.

La demi-grenade sert à la passementerie et à la fabrication des boutons.

Elle est pliée en mattaux de 250 gram.

Elle arrive en balles de tout poids.

FANTAISIE FINE.

Bourre de soie cardée et filée, comme le coton, par des machines.

La fantaisie fine sert à la bonneterie et à la fabrication des châles de Lyon, dits de *bourre de soie*.

Elle est pliée comme la fantaisie commune, qui suit.

Elle nous vient en balles de tout poids.

FANTAISIE COMMUNE.

Bourre de soie, filée à la main, au grand tour, dans les environs de Nîmes.

La passementerie, la fabrique de bas, la tapisserie, emploient concurremment cette sorte de soie.

La fantaisie commune est pliée, comme le coton, en paquets composés de matteaux qui ne sont pas tortillés.

Elle est envoyée en balles de tout poids.

FLEURET MONTÉ, DE PIÉMONT.

Déchets de soie écrue, cardés et mon-

tés en fleuret très-retors. Ces soies se montent dans les environs de Lyon, et se nomment vulgairement *galettes*.

Le fleuret s'emploie en passementerie, et forme la chaine dans les galons d'or et d'argent.

On plie le fleuret en matteaux très-serrés de la longueur de 325 millimètres (12 pouces).

Les masses se composent de neuf matteaux, formant l'éventail, et pesant 750 grammes.

Le fleuret est expédié en balles de tout poids.

SOUFRE.

Substance minérale qui se rencontre dans les terrains d'argile, de marne, de schistes argileux, et plus particulièrement dans les terrains volcaniques. A l'état natif, on le trouve souvent en masses translucides ou opaques, qui forment des couches; souvent aussi en petites parties disséminées dans différentes pierres, moins souvent en cristaux jaunes, verdâtres ou bruns-rougeâtres; quelquefois en poussière. Celui qu'on raffine en France, vient de la Solfatare, près de Pouzzol, dans le royaume de Naples, de Sicile, d'Ancône, de Télamone, en Toscane, etc. Avant de le livrer au commerce, on lui fait subir une première épuration.

Il se présente au commerce sous différentes formes. Voici les principales :

SOUFRE EN MASSES.

Ce soufre est en masses inflammables, irrégulières, offrant à leur surface de petites facettes cristallisées, brillantes; il est d'une cassure facile et raboteuse, d'une saveur acide, d'une odeur assez prononcée, d'une couleur jaune citrine, quelquefois mêlée de veines ou de couches vertes.

On l'emballe en grenier.

SOUFRE EN CANONS.

Ce soufre, qui a reçu une seconde préparation par laquelle il a été dégagé de la partie terreuse qu'il contenait, est dur, luisant, cassant, prompt à s'enflammer, et d'un jaune doré brillant. On le trouve dans le commerce en canons de différentes longueurs, et d'un diamètre de 20 à 40 millimètres (9 à 18 lignes).

Il se livre en barils de poids irréguliers.

SUCS ÉPAISSIS.

SUC DE RÉGLISSE.

Suc obtenu par l'ébullition de la racine du *glycirrhiza glabra*, qui croît en Grèce, en Barbarie, en Italie, en Espagne, et dans les départemens méridionaux de la France.

La pharmacie et la brasserie en font usage.

Voici les différentes espèces de sucs de réglisse que l'on trouve le plus souvent sur nos marchés :

SUC DE RÉGLISSE (de Bayonne).

Bâtons cylindriques de 70 à 80 millimètres (2 pouces 172 à 3 pouces), pesant 6 décagrammes 25 décigrammes (2 onces environ). Avec les mêmes caractères que le suc de Calabre, celui-ci est moins bien préparé, et offre un goût de brûlé et plus âcre.

Il vient en caisses de 75 à 80 kilogrammes.

SUC DE RÉGLISSE (de Calabre).

Cette sorte se présente en bâtons de divers poids, variant de 6 décagrammes 25 décigrammes à 12 décagrammes 50 décigrammes (2 à 4 onces), et de 110 à 160 millimètres (4 à 6 pouces) de long, portant les marques des fabricans. Ces bâtons sont noirâtres, secs, luisans; ils ploient un peu avant de se rompre; ils ont une cassure nette et luisante, et laissent une saveur sucrée et un peu âcre. Leur intérieur offre quelquefois des parcelles de cuivre détachées des vases dans lesquels on les a préparés.

Cette sorte vient en caisses de 90 à 95 kilogrammes, mélangée avec des feuilles de laurier, qui empêchent l'adhérence des bâtons.

SUC DE RÉGLISSE (de Sicile).

Ce suc de réglisse est en bâtons de même volume que ceux du suc de Calabre; mais plus aplati, d'une couleur plus sombre, d'une cassure moins luisante, et presque toujours plus âcres et plus désagréables.

Il vient en caisses de 75 à 80 kilogrammes.

SUCRE (Produits sucrés).

Corps qui, dissous dans l'eau et mis en contact avec le ferment, peut être décomposé en gaz acide carbonique et en alcool. Suivant les principes actuels de la chimie, cette substance est entièrement composée d'oxigène, de carbone et d'hydrogène, et par conséquent est un oxide *végétal*.

La proportion des parties constituantes du sucre sont :

	EN POIDS.	EN VOLUME.	EN ATOMES.	
	Gay-Lussac et Thénard.	Berzélius.	Berzélius.	Thomson.
Carbone.	42,47	44,200	12	6
Oxigène.	50,63	49,015	10	5
Hydrog.	6,90	6,785	21	11

Le sucre est généralement extrait des matières végétales, et peut se diviser en trois classes :

1°. *Sucre cristallisable régulièrement.* Il existe en grande quantité dans le jus de la canne à sucre, dans celui de la betterave et dans la séve de l'érable (*acer montanum*).

2°. *Sucre incristallisable, qui peut être amené à l'état solide.* Tel est le sucre de raisin, de figues, de pommes de terre, etc. Celui qu'on obtient en traitant par l'eau et l'acide sulfurique les matières amylacées, paraît être de même nature.

3°. *Sucre incristallisable, restant à l'état liquide*, qui existe dans les plantes renfermant celui que l'on est parvenu à amener à l'état solide, et dans plusieurs autres plantes où sa saveur douce se fait reconnaître, dans les champignons et dans presque tous les fruits.

Le sucre existe encore dans l'urine des malades atteints d'une espèce de diabètes, dite *diabètes sucrée*.

Le sucre cristallisable, le seul qui intéresse le commerce, dépouillé de la partie incristallisable, de toute substance étrangère, et amené à son état de pureté, est solide, blanc, d'une saveur très-douce, plus ou moins sonore et dur, suivant les circonstances qui ont amené sa cristallisation. La couleur blanche opaque qu'il présente ordinairement, provient de la confusion des cristaux dont on empêche la configuration régulière; car, lorsqu'on les laisse se former en liberté, le sucre est transparent et légèrement ombré; les cristaux offrent la forme d'un prisme tétraèdre, ayant pour base un rhombe, dont la longueur est à la largeur comme 10 est à 7, et dont la hauteur est moyenne proportionnelle entre la longueur et la largeur de la base. Sa pesanteur spécifique est alors de 1,6065, suivant Fahrenheit, et seulement de 1,4045, suivant Hassenfratz. Ce sucre cristallisé peut acquérir un degré de dureté considérable; mais, comme il est toujours cassant, il peut être facilement réduit en poudre extrêmement fine.

Le sucre est inaltérable à l'air, à moins que l'atmosphère ne soit très-chargée d'humidité, alors il en absorbe un peu. Soumis à l'action de la chaleur, il se boursouffle, se noircit, se décompose, en répandant une odeur particulièrement appelée *odeur de caramel*, et se transforme en une matière gluante, qui paraît avoir beaucoup d'analogie avec le sucre incristallisable de la canne.

Le sucre est très-soluble dans l'eau. A la température de 9 degrés centigrades, l'eau en dissout son propre poids, et cette faculté dissolvante augmente avec l'élévation de la température. Au degré voisin de l'ébullition, elle peut s'en charger dans toute proportion. Ainsi saturée, l'eau prend le nom de sirop.

Un sirop très-concentré n'éprouve aucune altération par le contact prolongé de l'air. Un sirop très-étendu s'aigrit et se couvre de moisissure.

Le sucre n'est soluble dans l'alcool qu'en quantité très-peu considérable. Il possède la propriété de se combiner avec la chaux, les autres alcalis et presque tous les oxides. Il forme alors des combinaisons solubles, d'une saveur amère, astringente, dépourvues de la faculté de se cristalliser, et d'où le sucre peut être retiré au moyen de l'addition d'un acide convenable, sans que ses propriétés aient été altérées.

L'acide sulfurique noircit le sucre sans dégager d'acide sulfureux; l'acide nitrique le transforme en oxide oxalique. Le sucre en dissolution jouit de la propriété d'absorber l'oxigène de plusieurs combinaisons.

On ne connaît aucun réactif qui précipite le sucre.

Le sucre est employé comme substance alimentaire, et il entre dans la composition de divers médicamens.

Le sucre qui se trouve dans le commerce d'Europe provient en entier de la canne à sucre (*arundo saccharifera*), de la triandrie digynie, et de la famille des graminées, ou de la betterave (*betta*

vulgaris, *bettaravia crassa*), de la pentandrie digynie, famille des chénopodées. Nous ne nous occuperons que de ces deux espèces.

La canne à sucre, cultivée ou naturalisée dans les contrées équinoxiales des deux mondes, paraît originaire de l'Inde, et avoir passé en Chine, en Arabie, en Sicile; de là à Madère, où elle fut cultivée dans le moyen âge, et enfin en Amérique. Il paraît cependant qu'on l'a trouvée croissant spontanément à Madagascar, dans divers lieux de l'Afrique, dans toute l'Asie tropicale, dans les îles de la mer du Sud. Elle exige des régions chaudes, et, passé le quarantième degré, ne fournit plus de sucre cristallisable.

La betterave se cultive avec succès en France, et fournit du sucre à l'extraction dans des contrées plus reculées encore vers le nord.

Le sucre n'entre pas d'abord dans le commerce au degré de pureté que nous avons décrit plus haut. Celui qu'on apporte des îles et du continent de l'Amérique est à l'état de *sucre brut* et de *sucre terré*. Celui qui vient des pays situés au-delà du cap de Bonne-Espérance, sans pouvoir être désigné par les mêmes dénominations, a été traité par des procédés analogiques, mais dont les détails sont peu connus, et varient suivant les localités.

Nous allons considérer le sucre dans les différentes formes sous lesquelles il paraît dans le commerce, et sous le nom des divers pays qui nous le fournissent.

SUCRE BRUT.

Ce que nous appelons en Europe sucre brut, est le produit d'une préparation qu'a subie, sur les lieux de production, le jus de la canne à sucre, connu aussi sous le nom de *vin de cannes* ou *vesou*. Selon que le sucre a été plus ou moins bien fabriqué, il approche de la couleur blanche ou s'en éloigne, et est plus ou moins gras et visqueux.

Lorsqu'au bout de seize à dix-huit mois les cannes sont parvenues à leur maturité, on les coupe par le pied, on en enlève la flèche ou partie supérieure; on les effeuille et on les écrase entre des cylindres. Le vin de cannes obtenu par cette première opération est conduit dans des chaudières, où il est déféqué et soumis successivement à différens degrés d'ébullition, qui le transforment en sirop.

Ce sirop, parvenu au degré de cuisson convenable, est versé dans un réservoir, nommé *rafraîchissoir*, où il se refroidit jusqu'à un certain point. Il est ensuite transvasé dans des barriques, dans des caisses appelées bacs, ou dans des formes percées de manière à laisser écouler un nouveau sirop. Ce sirop, soumis à plusieurs cuissons successives, fournit des sucres de qualités graduellement inférieures, jusqu'à ce que, ne contenant plus de sucre cristallisable, il soit vendu sous le nom de sirop de mélasse. Quant au sucre brut ainsi purgé, il est livré au commerce.

Lorsque le sucre brut doit être soumis à l'opération du *terrage*, on dispose des formes coniques, dont la pointe est percée d'un trou que l'on tient bouché. On y verse le sirop cuit; on *mouve*, pour éviter la configuration régulière des cristaux; on débouche les trous, et on facilite l'égouttage du *gros sirop*; on procède ensuite au terrage, dont nous parlerons à l'article des sucres terrés.

SUCRE BRUT (de la Martinique).

Ce sucre est divisé en plusieurs sortes, en raison composée de la nuance, de la richesse du grain, et aussi de l'appréciation de l'un et de l'autre.

On a pris pour point de départ, dans la classification du sucre brut aux Antilles, le blanc parfait, qui, s'il existait, serait qualifié de *première nuance*.

La seconde nuance, ou, par abréviation, *la seconde*, qui ne se rencontre que très-rarement dans le commerce, est d'un blanc moins pur.

La plus belle des qualités qui se rencontrent communément sur nos places, est la *belle troisième*, qui se reconnaît à une cristallisation très brillante, et à une couleur blanche, jaune-claire ou grise argentée. Viennent ensuite la *bonne troisième*, *la troisième*, *la troisième ordinaire*, qui sont graduellement plus foncées en couleur.

La qualité qui sert plus communément, à Paris, de type aux transactions commerciales, est la quatrième nuance, dite *bonne quatrième*. En voici les caractères : couleur blonde ou grisâtre, grains ou cristaux assez prononcés, assez secs et détachés. Cette sorte se divise, en s'élevant vers les qualités supérieures, en *belle quatrième* et *fine quatrième*; et, suivant la série des qualités inférieures,

en *quatrième bonne*, *ordinaire*, *quatrième ordinaire*, et *basse quatrième*.

Au-dessous de ces sortes et qualités, se rencontrent des *sucres bruts communs*, reconnaissables à une nuance rougeâtre et quelquefois brune, qui annonce la présence d'une plus grande quantité de sirop-mélasse.

Au-dessous encore, il existe un sucre plus commun, qui contient une plus grande quantité de sirop-mélasse, et qui forme une espèce de pâte. On lui donne communément, dans le commerce, le nom de *sucre-plaque*.

Enfin, au plus bas degré de l'échelle, se trouvent des sucres altérés à la fabrication, qui se présentent en masses et quelquefois détachés, d'une couleur brune ou noire, d'une saveur âcre et amère, et qu'on appelle *sucres brûlés*.

Les sucres bruts de la Martinique arrivent en barriques de 5 à 600 kilogrammes, en tierçons, en quarts, et quelquefois en sacs de toile de chanvre, de poids irréguliers.

SUCRE BRUT (de la Guadeloupe et de Marie-Galande).

Les sucres de ces deux provenances, qui réunissent, à très-peu de chose près, les mêmes caractères, diffèrent de ceux de la Martinique par un grain généralement plus gros et une apparence plus humide. Ils se classent de même, et c'est également la *bonne quatrième* qui sert de type.

Ces sucres arrivent emballés de la même manière que celui de la Martinique.

SUCRE BRUT (de Cayenne).

Le sucre de cette provenance est généralement en grains bien divisés, plus fins que ceux du sucre de la Guadeloupe, et plus enveloppés de substance mucoso-sucrée.

Les sucres bruts de Cayenne sont divisés et subdivisés, en raison de la nuance et de la richesse des cristaux, de la même manière que ceux des Antilles françaises. C'est aussi la *bonne quatrième* qui sert de type.

Ce sucre arrive en barriques de 400 à 600 kilogrammes, quelquefois des tierçons. Les futailles sont généralement en bois rouge, et offrent presque toujours à l'arrivée beaucoup de vidanges.

SUCRE BRUT (du Brésil).

Ce sucre, généralement mal purgé, est d'un rouge-brun, et d'un grain faible, ce qui fait, qu'à nuance égale, il est moins estimé que ceux qui proviennent de nos Antilles.

Ce sucre arrive en caisses de 700 à 1200 kilogrammes, et en demi-caisses de 250 à 400.

SUCRE TERRÉ.

Nous avons dit que le sucre brut destiné à cette nouvelle purification provient de sirop cuit versé dans des formes coniques (*voyez* SUCRE BRUT, pag. 300). Le terrage consiste à couvrir, à différentes reprises, la base du cône, qui est alors renversé, d'une terre argileuse imbibée d'assez d'eau pour être sous la forme d'une bouillie liquide. Cette opération fait subir au sucre une espèce de lavage, qui le purge d'une nouvelle quantité de sirop.

Après le terrage, on laisse égoutter le sucre, on le sort des formes, on l'expose à sa chaleur, en plaçant le cône sur la base, afin que l'humidité qui se trouve dans la tête se répande dans toute l'étendue du pain; on le porte ensuite à l'étuve, où il reçoit une dessiccation parfaite.

Pendant l'opération du terrage, la partie du sucre la plus voisine de la terre dont on charge la base du cône, recevant immédiatement l'eau dont elle est imbibée, est mieux lavée, mieux dépouillée de son sirop, et le lavage devient de moins en moins parfait à mesure que l'on passe de la base au sommet du cône. Il suit de là qu'un pain de sucre terré offre, quand le terrage est achevé, différentes nuances de couleur; la base est d'un blanc quelquefois assez beau, qui passe, à mesure que l'on s'approche du sommet, au gris clair, au gris, au blond pâle, au blond et au jaunâtre. Pour livrer le sucre terré au commerce, on coupe les pains par tranches, suivant leur couleur; on réunit les nuances semblables pour faire diverses sortes; on pèse, et on met en barriques.

SUCRE TERRÉ (Martinique et Guadeloupe).

Ce sucre, comme le sucre brut, se divise en plusieurs classes également ba-

sées sur la nuance et la nature du grain. On a pris de même, pour point de départ, le blanc parfait, qui, s'il existait, s'appellerait *première nuance*, ou simplement *première*.

La *seconde nuance*, ou *seconde*, qui serait d'une nuance au-dessous, n'existe pas non plus.

La troisième est très-rare ; elle est d'un blanc assez pur.

On ne peut regarder comme existant dans le commerce que le sucre de *quatrième nuance*, ou *sucre terré quatrième*, qui est d'un blanc tirant légèrement sur le gris, d'un grain sec, bien divisé, et ayant assez l'apparence du gris pilé. Cette nuance a au-dessus d'elle la *belle quatrième*, et au dessous, la *quatrième ordinaire*.

Au-dessous de cette sorte vient immédiatement le *petit sucre*, qui se divise en *fin petit sucre*, *beau petit sucre*, *bon petit sucre*, *petit sucre ordinaire*, et se distingue par une cristallisation assez semblable à celle du sucre terré quatrième, et par une couleur grise, qui va en augmentant graduellement d'intensité.

Après les petits sucres viennent les sucres communs, qui sont d'une couleur blonde, d'une cristallisation moins forte et moins complètement dépouillés de leur sirop.

La dernière classe des sucres terrés est celle des *sucres tête*, ainsi appelés, parce qu'ils forment la tête ou sommet du cône. Le caractère des sucres qui composent cette classe est d'être jaunâtres, ternes, d'un grain faible et tendre, et de rester chargés de plus de sirop que la qualité précédente.

SUCRE TERRÉ (de la Havane).

Les sucres terrés de la Havane offrent en général un grain fin, bien détaché, ayant plus ou moins de consistance suivant le degré de siccité. Ces sucres ont une saveur légèrement balsamique. Les blancs de même qualité que ceux qui leur correspondent par une dénomination semblable, dans les sucres de nos colonies, sont d'un blanc plus pur.

Les sucres terrés de la Havane se divisent en sucres blancs,
sucres mi-blancs,
sucres blonds.

La classe des sucres blancs se divise en *première nuance*, ou *première*, qui ne se trouve pas dans nos marchés ;

En *seconde*, ou fleuret, qui est la plus belle nuance qui se trouve dans le commerce ;

En *troisième* et en *quatrième*.

Les mi-blancs forment une classe intermédiaire qui n'a pas de subdivision.

La classe des sucres blonds se subdivise en plusieurs nuances plus ou moins foncées, qui n'ont pas de dénomination spécialement adoptée.

Le sucre de la Havane vient en caisses de 200 à 225 kilogrammes, et en demi-caisses de 100 à 120 kilogrammes.

SUCRE TERRÉ (du Brésil).

Les sucres terrés du Brésil sont généralement d'un grain plus tendre que celui de la Havane, d'une couleur plus terne, et arrivent plus humides.

La classification de ces sucres est la même que celle adoptée pour les sucres de la Havane.

Ce sucre vient en caisses de 800 kil. et subdivisions de 300 à 500.

SUCRE DE BOURBON.

La couleur de ce sucre commence à un blond presque blanc, passe à un blond clair, et arrive dans les qualités communes à un brun rougeâtre. Il a généralement moins de grain et moins de brillant que le sucre brut de la Martinique et de la Guadeloupe. La *bonne quatrième*, qui sert de type, comparée à celle de la Martinique, est d'une nuance supérieure.

Il est expédié en ballots de double natte de jonc, du poids de 50 à 75 kil.

SUCRE DE L'INDE.

Ce sucre passe du blanc, par diverses nuances, jusqu'à la couleur blonde. Le blanc a une apparence *féculeuse*, et est d'un grain faible très-divisé. Le blond est pâteux et humide.

Les sucres de l'Inde sont renfermés dans une toile de coton légère, appelée *garat*, recouverte d'un ou de deux emballages nommés *gunnys*. Le poids des balles est de 75 à 110 kil.

SUCRE DE CHINE ET DE COCHINCHINE.

Ce sucre est en grains divisés, assez résistans, mais, dans les nuances inférieures surtout, d'une nature un peu grosse ;

ce qui provient sans doute des procédés de fabrication. Il exhale une odeur mielleuse et balsamique; sa couleur varie ordinairement du blanc au gris blanc éclatant.

Il est expédié en ballots de double jonc, du poids de 60 à 65 kilogr.

SUCRE DE MANILLE.

La couleur de ce sucre varie du blond au gris blanc. Il est généralement sec et chargé de grugeons. Son apparence se rapproche de celles du sucre blond de la Havane et du terré tête de la Martinique.

Il est expédié en ballots de 45 à 55 kilogr. de forme allongée, formés d'un jonc plat, régulier, très léger, et liés avec un rotin.

SUCRE EN PAINS, OU SUCRE RAFFINÉS.

Les différentes sortes de sucre qui nous arrivent des lieux de production, soumises à une opération qu'on appelle *raffinage*, et qui a pour résultat de dégager du mucoso-sucré la partie cristallisable, fournissent divers produits dont le plus important est celui qu'on livre au commerce sous le nom de *sucre raffiné*. C'est par un Vénitien que fut découvert, en 1471, l'art de raffiner le sucre et de le mettre en pains.

Le raffinage du sucre est une des branches les plus importantes de l'industrie française. Paris, Rouen, Marseille, Bordeaux, Lille, le Havre et beaucoup d'autres villes possèdent des raffineries de sucre.

Le sucre raffiné est en pains de forme conique, sonores, très-durs, translucides, d'un grain uniforme, brillant, fin, et d'un blanc plus ou moins pur. Il se vend quelquefois en poudre sous le nom de sucre pilé.

Suivant sa qualité, le sucre raffiné se classe, en ordinaire, 3e sorte, 2e sorte, 1re sorte ou *raffinade*. Il existe encore une sorte supérieure que l'on appelle *sucre royal*, ou, en raison des procédés employés pour sa fabrication, *double raffinade*.

Relativement à la pesanteur des pains, le sucre se classe d'une manière particulière.

Les pains de 5 à 6 kilog. sont connus, à Paris et à Orléans, sous le nom de *quatre cassons*. C'est cette sorte qui est l'objet des transactions commerciales les plus nombreuses.

Les pains de 3 à 4 kilogr. se nomment *trois cassons*.

Ceux de 2 kilogr. environ s'appellent *grands deux*.

Ceux de 1 kilogr. 5 hectogr. environ, sont désignés par le nom de *petits deux*.

Le sucre en pains se vend avec ou sans papier. Dans le premier cas, les papiers sont le plus communément jaunes ou violets; lorsque le sucre est destiné à l'exportation, l'enveloppe et la ficelle ne doivent pas peser ensemble plus de 4 pour cent du poids de la marchandise. Quant au sucre réservé pour la consommation intérieure, le poids du papier qui l'enveloppe et de la ficelle qui l'assujétit, varie suivant les localités, et n'a point acquis assez de fixité pour que nous l'établissions ici.

Après les sucres que nous venons de décrire, les autres produits de la raffinerie sont:

Les pains dits de *sept*, pesant 7 à 8 kilogr., et d'une qualité un peu inférieure aux *quatre* cassons ordinaires;

Les *lumps*, en pains de la forme d'un cône tronqué, du poids de 10 à 20 kil. d'une qualité un peu au dessous des pains de *sept*, et présentant quelquefois, à la tête, des taches jaunes qui annoncent la présence d'un reste de sirop. On vend les lumps séchés ou non séchés à l'étuve. Le grain est beaucoup plus ouvert et le goût un peu moins agréable que dans la sorte précédente.

Les *bâtards*, dits terrés, sorte encore inférieure à la précédente et plus fortement tachetée. Elle se vend sans papier, et presque toujours sans avoir été passée à l'étuve.

Les *vergeoises*, dernier produit solide de la raffinerie. Cette sorte est un composé de sucre cristallisable et de mucoso-sucré qui a toute l'apparence d'un sucre brut, mais est d'un grain faible et sans résistance, lorsqu'il est soumis au frottement des doigts.

Les vergeoises se vendent en poudre ou en pains, et la qualité en varie beaucoup. Quelquefois la base du pain est un tant soit peu blanche. Cette nuance est le résultat d'un terrage que cette sorte de sucre a reçu. Les pains à la base desquels on remarque cette blancheur, sont appelés *vergeoises terrées*, qualité supérieure aux vergeoises proprement dites. Cette sorte de sucre absorbe facilement l'humidité de l'atmosphère.

La *mélasse*, dernier produit du raffinage du sucre, est un sirop d'un brun rougeâtre, d'une saveur douce, sucrée, avec un léger goût d'amertume, et qui est le résidu obtenu lors de la fabrication des vergeoises. La mélasse doit peser, à l'aréomètre, 40 à 44 degrés au tempéré

SUCRE CANDI.

Produit qui s'obtient en faisant fondre le sucre brut, le sucre terré ou le sucre raffiné, en clarifiant et cuisant le sirop obtenu par la fusion, et en opérant, à l'aide de la chaleur, un rapprochement plus intime entre les parties sucrées, et une cristallisation plus parfaite et plus apparente.

Le sucre candi est en cristaux plus ou moins gros, quelquefois isolés, le plus souvent confus et entremêlés les uns dans les autres, et dont la forme primitive est un prisme quadrilatère terminé par des sommets dièdres. Selon la nature du sucre employé pour sa fabrication, le sucre candi est brun, roux, blond, blond-paille, demi-blanc, et blanc dit d'alun. Quand l'opération a été bien faite, les cristaux sont de plus en plus translucides et brillans à mesure qu'ils approchent de la couleur blanche; quand la clarification du sirop a été incomplète, ils sont ternes, et, dans les nuances blanches, ont un aspect mat et laiteux.

Le sucre candi est employé à la préparation des vins mousseux, à la médecine, et aux usages domestiques.

Il est expédié en emballage de toute nature et de tout poids.

STAPHISAIGRE.

Semence d'une espèce de pied d'alouette, *delphinium staphisagria*, de la famille des renonculacées, qui croît dans toute l'Europe méridionale.

Cette semence est de couleur brune, de forme triangulaire et irrégulière, ridée ou plutôt couverte à sa surface de petits trous peu profonds. Elle renferme une amande blanche, huileuse, et d'une âcreté insupportable.

Le staphisaigre s'emploie en médecine.

Il est expédié en balles de poids irréguliers.

TARTRE.

Croûte saline qui se forme contre la paroi intérieure des tonneaux dans lesquels on conserve le vin. C'est un composé de surtartrate de potasse, de tartrate de chaux et de la matière colorante du vin. Le tartre est une production de tous les pays vignobles; il vient principalement des départemens du midi de la France; il est rouge ou blanc, selon le vin qui l'a fourni.

Le tartre est en tablettes plus ou moins épaisses, entières ou brisées en morceaux plus ou moins grands, avec menus et poussière; il possède une saveur acide et vineuse.

Le tartre s'emploie principalement en teinture, et pour la fabrication de la crême de tartre.

Voici les principales espèces les plus répandues. Elles sont au nombre de trois :

TARTRE DU MIDI, ROUGE.

Le tartre du midi, rouge, est en tablettes d'un rouge sale et violacé, d'une cassure facile, laissant voir la cristallisation qui lui sert de base, et qui peut être plus ou moins pure.

Il est emballé en futailles de tout poids.

TARTRE DU MIDI, BLANC.

Ce tartre est en belles tablettes d'un gris sale, d'une cristallisation ordinairement plus apparente que dans le tartre rouge.

Il est livré en futailles de tout poids.

TARTRE D'ORLÉANS, DIT GRAVELLE.

La gravelle est un tartre rouge ou blanc, en fragmens plus minces, et d'une cristallisation beaucoup moins apparente que celle du tartre proprement dit.

La gravelle est livrée en futailles de tout poids.

TARTRE (Crême de).
(Tartrate, acide de potasse).

Sel qui s'extrait par la purification du tartre brut. Il en existe dans le commerce deux espèces bien distinctes : la crême de tartre de Montpellier et celle de Marseille.

Ce sel est de quelque usage en médecine, et est employé dans les arts.

TARTRE DE MONTPELLIER (Crême de).

Cette première sorte est en plaques irrégulières, composées de petits cristaux réunis ensemble, d'un blanc mat au dehors, et à l'intérieur, d'un blanc brillant, qui se ternit promptement à l'air. Sa saveur est légèrement acide.

Elle est livrée au commerce en barriques et demi-barriques de 400 et 200 kilogrammes environ.

TARTRE DE MARSEILLE (Crême de).

Celle-ci est en plaques irrégulières, plus petites que les précédentes; en cristaux bien formés, d'un blanc vitreux et brillant à l'extérieur et à l'intérieur; se cassant facilement, et présentant à la cassure des facettes qui réfractent la lumière. Sa saveur est légèrement acide.

Elle est livrée au commerce en barriques et demi-barriques de 600 et 300 kilogrammes.

TARTRE (Cristaux de).

Résultat du premier lavage du tartre brut.

Les cristaux de tartre sont d'un blanc roussâtre, ou d'un rouge vineux, suivant la couleur du tartre dont ils proviennent. Leur cassure, facile à opérer, offre une demi-transparence.

Ces cristaux sont employés dans les arts.

Ils sont livrés au commerce en barriques de tout poids.

TERRE DE SIENNE.

Espèce d'ocre coloré par un oxide de fer, qu'on trouve en Italie, aux environs de Sienne.

La terre de Sienne est en morceaux irréguliers, à l'extérieur d'une couleur de rouille, d'une cassure facile à opérer, et offrant un intérieur d'un brun rougeâtre et luisant. Elle est formée d'une pâte insipide, inodore, qui s'attache facilement à la langue, et prend au feu une couleur rouge-mordorée très-foncée.

Cette terre n'est employée qu'en peinture.

Elle nous vient en barriques de chêne de 500 à 600 kilogrammes.

TORTUE (Dépouille de) (de l'Inde).

La dépouille entière d'une tortue se compose, 1° de la carapace, ou partie dorsale; 2° du plastron, ou partie de dessous; 3° des écailles marginales; 4° des ergots, ou onglons, qui renferment les pattes de l'animal. Parmi les nombreuses espèces de tortues dont sont peuplées les mers, celles dont la dépouille se trouve le plus communément dans le commerce sont la tortue franche et le caret. Nous croyons devoir donner de leur enveloppe une description complète et particulière.

TORTUE FRANCHE.

La carapace de cette tortue est ovale, un peu en forme de cœur, et légèrement convexe. Ses quatre premières plaques vertébrales ont une forme hexagone élargie; la dernière même a la forme allongée; les latérales sont pentagones, et celles du bord beaucoup plus petites et quadrangulaires. Ces plaques ou écailles sont très-transparentes et plus agréablement nuancées que celles du caret; mais, comme elles sont très-minces, on ne peut les employer aux mêmes usages, et on les réserve pour le placage et la marqueterie. Elles paraissent d'un vert noir, avec quelques taches jaunâtres.

On compte vingt-quatre plaques, sur quatre rangées, sur le plastron de cette tortue. Caret (voir page 246)

ÉCAILLE (Grande), (De l'Inde).

Celle-ci appartient à la tortue dite *caret*, qui se trouve particulièrement dans les mers qui baignent les côtes de l'Inde, de la Chine et du Japon, et que l'on pêche aussi sur les côtes de l'Amérique. C'est le caret qui fournit l'écaille la plus estimée.

Cette feuille est épaisse, solide, peu flexible, opposant de la résistance quand on veut la ployer. Elle est noire, marquée de taches jaunes-pâles, et quelquefois rougeâtres, d'une transparence jaune, rougeâtre, rougeâtre sombre, enfin obscure et nébuleuse, suivant les parties qui traversent le rayon lumineux.

En général, les écailles qui viennent des mers de la Chine et du Japon sont de couleur noire, avec des jaspures jaunes-claires, transparentes et bien détachées.

Celles qui nous viennent des Séchelles, par l'île Bourbon, sont généralement plus fortes, plus épaisses, d'une couleur vineuse, et chargées d'un petit nombre de nuances d'un jaune moins clair, moins transparent, et mieux fondues.

Cette écaille arrive en caisses de bois blanc très-mince, semblables à des caisses de thé; quelquefois en caisses de bois épais de faux acajou, dit *cédrelat*, pareilles aux caisses de sucre de l'Inde.

ÉCAILLE JASPÉE (de l'Inde).

Cette feuille est d'un fond brun, nuancé de rouge, avec des taches jaunes-citrines et jaunes-brunes. Elle a de la transparence dans les couleurs claires, et est opaque dans les fonds rembrunis.

ÉCAILLE (Grande)

(d'Amérique. — Brute et polie).

Cette feuille est solide, et en général plus grande et plus épaisse que dans toute autre espèce. Elle est à grandes jaspures, verdâtres en dehors et noirâtres en dedans, d'une transparence rougeâtre, noirâtre, quelquefois jaune, surtout le long des bords. Polie, elle acquiert un grand éclat, une belle transparence, est jaspée de brun, de rouge, et offre de belles taches d'un jaune-citrin.

Elle vient en caisses et en tonneaux de tout poids.

On reçoit du Brésil une autre espèce d'écaille en petites feuilles épaisses, en général très-noires, et paraissant avoir été plongées dans la teinture.

ÉCAILLE (Grande),

(de tortue franche).

Le nom de cette écaille dit à quelle espèce de tortue elle appartient. La tortue franche se trouve dans toutes les grandes mers; ainsi, sa dépouille nous vient de toutes les côtes que baigne l'Océan, excepté cependant des côtes boréales.

L'écaille dont nous parlons est mince, flexible, élastique, d'un jaune pâle, marqueté de jaune-rougeâtre et de noir, d'une transparence blanchâtre et jaunâtre dans les couleurs claires, et opaque dans les parties noires.

Cette écaille arrive en caisses et en tonneaux de tout poids.

ÉCAILLE (Grande),

(de Caouane).

Partie de la dépouille de la tortue, dite *caouane*, improprement *cavoine*, qui se trouve dans toutes les grandes mers, et plus particulièrement le long des côtes de l'Amérique.

La grande écaille de caouane est une substance de la nature de la corne, de peu d'épaisseur, offrant un extérieur de couleur brune, noirâtre, rougeâtre, avec de grandes taches d'un blanc sale, transparentes, et de petites d'un blanc mat, opaques, et ressemblant à une poussière jetée sur la feuille. L'intérieur est d'un jaune cireux, semblable à une crasse, se détachant facilement avec l'ongle, sans élasticité, brûlant et exhalant une odeur de corne.

Cette feuille, ainsi que toutes celles qui, avec elle, forment la dépouille de la tortue caouane, vient en caisses et en tonneaux de tout poids.

ECAILLE DE CAOUANE BLONDE.

(Brute et polie.)

Cette feuille est une des treize plaques dorsales de la tortue appelée caouane.

Cette feuille brute est peu flexible, d'un jaune doré, et d'une transparence un peu louche. Elle acquiert par le poli une souplesse qu'elle n'avait pas, une belle transparence, et devient d'un beau jaune citrin.

ONGLON GALLEUX (d'Amérique.)

Dépouille des pattes de la tortue.

L'onglon est composé de deux feuilles, l'une plus grande et brune, l'autre plus petite et blonde, fortement soudées et incorporées l'une sur l'autre, ayant la forme d'un triangle, dont un des angles serait arrondi. Ces deux feuilles se séparent au tiers environ de leur hauteur, laissant entre elles un écartement ou angle plan de 10 à 12 degrés. L'onglon est couvert quelquefois, sur les deux feuilles qui le composent, de boucles, d'aspérités, qui ont fait ajouter à son nom l'épithète qui est jointe.

On extrait des onglons l'écaille blonde, et le reste sert à faire des ouvrages d'écaille moulée.

Les onglons d'Amérique viennent comme les écailles de même provenance.

ONGLON SAIN (de l'Inde.)

Comme celui d'Amérique, dépouille des pattes de la tortue.

L'onglon sain a les mêmes caractères que ceux de l'onglon d'Amérique, à l'exception que celui-ci ne présente point les boucles et les aspérités qui se rencontrent sur celui d'Amérique.

Il a le même emploi que l'onglon d'Amérique, et il est emballé de la même manière que l'écaille de l'Inde.

TRIPOLI.

Substance que l'on tire de la Bretagne, de l'Auvergne, et des îles de l'Archipel grec.

On peut distinguer deux sortes de formations dans les diverses variétés de tripoli : les uns semblent des argiles sablonneuses ou des schistes argileux fortement chauffés par les feux naturels des volcans ou des houillères enflammées ; les autres paraissent avoir été produits par l'eau, et n'être qu'un sédiment très-fin de silice, se rapprochant des grès. Voici quelques espèces de tripoli classées par lieux de production.

Tripoli de *Poligné*, près de Rennes en Bretagne, fusible et rouge de différentes teintes. Ses couches sont recouvertes de couches de grès inclinées.

Tripoli de *Montélimar*, épars au milieu des cailloux roulés et des fragmens de basalte. Il est plus rude et plus dur que les autres.

Tripoli de *Venise*. Celui-ci, le plus estimé, vient de l'île de Corfou; il est schisteux et d'un rouge jaunâtre. Saussure a remarqué, dans ce tripoli et dans les deux précédens, une multitude de petits pores cylindriques. C'est dans celui de Montélimar que ces pores sont le plus sensibles.

Nous avons dit que certains échantillons paraissent avoir une origine ignée, et que d'autres semblent avoir une origine aqueuse. On trouve, en effet, cette pierre tantôt dans les montagnes volcaniques, ou dans des terrains qui renferment des mines de houille en combustion ; tantôt dans des terrains d'alluvion sur lesquels le feu ne paraît avoir eu aucune action. Le tripoli est le plus souvent rude au toucher, sec, dispersé par feuilles minces et larges qui se laissent facilement séparer, friable sous les doigts et se réduisant en poudre très fine. Au reste, la plupart des tripolis ont l'aspect argileux, c'est-à-dire terne, sans être compactes ; mais ils se distinguent des argiles, des schistes, etc., par l'âpreté de leur grain, qui est en même temps très-fin et dur, au point d'user promptement la surface des métaux et de beaucoup de pierres. Ils ne font point pâte avec l'eau, et ne se délaient pas même dans ce liquide ; ils ne se fondent point au chalumeau. La plupart d'entre eux ont la texture schisteuse, d'autres sont massifs. Leurs couleurs varient entre le gris-clair, le rougeâtre, le rosâtre, le jaune-rougeâtre, le jaune et même le cendré. Ils sont toujours plutôt pulvérulens que friables ; quelques uns sont très-légers et happent fortement à la langue.

Le tripoli sert à polir les métaux ouvrés, les marbres, les glaces, etc.

Le tripoli de France n'est pas estimé, et ne s'emploie que dans les usages domestiques, pour éclaircir la batterie de cuisine; on ne se sert, dans les arts, que de celui de Venise, qui nous vient en futailles de tout poids.

Voici, en les classant par couleur, les espèces de tripoli les plus connues, et les emplois particuliers pour lesquels elles sont réservées.

TRIPOLI BLANC.

Ce tripoli est ordinairement argileux, en masses compactes, tout d'une pièce, douces au toucher, pulvérulentes et faciles à briser.

Il sert aux manufactures de corail, aux lapidaires, aux orfèvres, pour polir et blanchir leurs ouvrages.

TRIPOLI JAUNE.

Ce tripoli est schisteux, et réunit les caractères généraux de l'espèce.

Il sert à polir, blanchir et éclaircir le ouvrages de laiton.

TRIPOLI ROUGE.

Ce tripoli est également schisteux, et réunit de même les caractères généraux de l'espèce.

Il est spécialement réservé pour donner le poli et le blanc aux ouvrages d'or, de similor, etc.; c'est celui dont il se fait la plus grande consommation.

VITRIOL BLEU. (Deuto-sulfate de cuivre.)

Produit de la calcination du sulfure de cuivre et de son immersion dans l'eau au moment où il est au plus haut degré de chaleur ; ce produit s'obtient en France.

Le deuto-sulfate de cuivre, appelé aussi *vitriol-bleu*, *vitriol de Chypre*, *couperose-bleue*, est en cristaux transparens, d'une belle couleur bleue, d'une saveur très-styptique. La forme primitive des cristaux est parallélipipède obliquangle.

La pharmacie, la peinture, la fabrique de toiles peintes, celle de papiers d'appartement emploient le vitriol bleu.

Il est livré en futailles de tout poids.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

DEUXIÈME SECTION.

Statistique commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, ou mouvement du commerce de 1831 à 1833.

Cette section est une des plus importantes de l'Annuaire; mais aussi elle est l'une des plus difficiles à compléter dans toutes ses parties. Dans le premier volume nous avons d'abord fait connaître la position géographique des états qui se partagent le globe, leurs productions naturelles et industrielles, leurs exportations et leurs importations, l'importance de leurs relations commerciales, leurs monnaies réelles et leurs poids et mesures comparés aux monnaies, poids et mesures de la France et de l'Angleterre. Descendant des états aux ports, nous leur avons appliqué le même ordre de renseignemens.

Ce système, adopté comme point de départ dans la première année, devait se modifier pour les années suivantes; ainsi la position géographique, les productions, les importations et les exportations, les monnaies, poids et mesures sont à peu près invariables, au moins d'une année à l'autre : la répétition de ces détails aurait donc été fastidieuse; elle aurait d'ailleurs envahi une place qu'occuperont d'une manière plus utile les renseignemens que nous avons à donner pour la première fois.

Nous avons donc, sans nous écarter de la division topographique suivie dans le premier volume, appliqué à chacun des états et des ports les notions que nous avons pu recueillir sur les mouvemens commerciaux de 1832 à 1833.

Quant aux monnaies de compte, aux changes, aux usances, etc., nous les avons réunis en tableaux distincts où nos lecteurs les trouveront plus facilement, et où la comparaison de l'un à l'autre pourra se faire sans recherches et sans fatigue.

EUROPE.

ILES BRITANNIQUES.

§ Ier. ANGLETERRE.

Voir pour les positions géographiques les productions, denrées d'exportation et d'importation, l'industrie et les monnaies, poids et mesures, l'Annuaire de 1833, pages 103 et suivantes.

Navigation et commerce de l'Angleterre.

L'immense commerce que l'Angleterre fait dans toutes les parties du monde se

trouve exposé d'une manière fort lucide dans le rapport que M. Spring Rice a présenté à la chambre des communes. Ce rapport contient la valeur officielle des exportations et importations du Royaume-Uni pour les deux dernières années.

Le rapport pour l'année, finissant au 5 janvier 1832, fait mention des pays avec lesquels le commerce d'importation et d'exportation a été le plus considérable; celui de l'année, finissant au 5 janvier 1833, ne les nomme pas, et ne donne que le total à cause des retards qu'aurait entraînés l'énumération de tous les détails.

Le total des deux années se présente ainsi qu'il suit : Valeurs officielles des importations dans le Royaume-Uni pendant l'année finissant en janvier 1832. 49,727,108 liv. st., dito de l'exportation 71,431,491 liv. st.

Pendant l'année finissant en janvier 1833, la valeur de l'exportation s'éleva à 76,071,572 liv. st. Ceux qui s'imaginent, ajoute M. Rice, que la balance annuelle des exportations et des importations annonce une recette effective en numéraire, doivent être très-satisfaits de ce résultat. L'accroissement de l'exportation de l'année dernière s'est partagé en proportions égales entre nos manufactures et les produits coloniaux; l'exportation des produits étrangers et coloniaux de l'année, finissant en janvier 1832, ayant été de 10,745,126 liv. st., est de l'année finissant en janvier 1833, de 11,044,869 liv. st.; tandis que l'exportation des produits des manufactures anglaises et irlandaises dans les périodes correspondantes a été de 60,686,364 liv. st., et de 65,026,702 l. st.

C'est avec les Etats-Unis de l'Amérique septentrionale que le commerce de l'Angleterre a le plus d'activité. Dans l'année qui a fini en janvier 1832, le montant des exportations de l'Angleterre pour ce pays a été de 12,596,173 liv. st., et celui des importations en Angleterre de 8,970,342 liv. st.

Le pays avec lequel les Anglais entretiennent ensuite le plus de relations commerciales est l'Allemagne, qui reçoit pour 9,473,627 liv. st. de marchandises, dans lesquelles les produits des manufactures anglaises figurent pour 7,667,147 liv. st.

La valeur des exportations en Chine et aux Indes est de 6,947,600 liv. st., et celle des exportations de 7,920,182 liv. st. Les importations aux Indes orientales britanniques se montent à 8,448,839 l. st.; tandis que les exportations de ce pays en Angleterre ne dépassent pas 3,988,286 liv. st.

Il résulte de documens soumis à la chambre des communes, que le commerce de la Compagnie des Indes orientales avec la Chine s'est composé en 1829, 1830, 1831, de 32,000 tonneaux, année moyenne, ce qui équivaut à l'emploi annuel de 46 vaisseaux du port de 500 tonneaux chacun.

Les importations de la Compagnie en Chine ont été, en 1830 et en 1831, de 1,226,462 liv. st. Les exportations ont été de 2,251,287 pour la première de ces années, et de 2,216,250 liv. st. pour la seconde.

Les importations et les exportations faites par des particuliers sous pavillon anglais ont été, pendant la première année, de 3,175,513 liv. st., et de 3,061,645 liv. st., et pour la seconde année de 1,729,857 livres sterl., et de 1,244,652 liv. st.

Ainsi le commerce de la Compagnie a été, année commune, de 3,154,266 l. st., et celui des particuliers, de 4,519,334 l. st.

La valeur du thé exporté par la Compagnie a été, année moyenne, de 1,752,500 liv. st., et celle du thé exporté par des particuliers n'a pas été de plus de 36,350 liv. st.

Les richesses accumulées par le commerce de la Grande-Bretagne sont immenses; le produit annuel des pêcheries est évalué à 3,400,000 liv. st., et celui du cabotage à 3,550,000 liv. st.; celui des transports maritimes sur tous les points du globe, à 34,398,059 liv. st. Celui de la banque ou transport des valeurs en numéraire, billets ou papier de crédit dans tous les pays et réciproquement, y compris par conséquent celui des banques de circulation, sont évalués à 9 millions sterlings.

Pour donner une idée de la masse d'affaires traitées par les banquiers, il suffit de dire qu'à Londres le montant des comptes qui se balancent entre eux, s'élève chaque jour à une moyenne de 8 millions sterlings, ou 200 millions de francs. Dans ce chiffre se trouve compris le revenu net des biens que les Anglais possèdent à l'étranger, et qui leur est adresssé à l'intérieur. Les traites provenant du revenu des possessions situées dans l'Hindoustan entrent dans ce compte pour 1 million et demi à 2 millions st.

Le résultat général des calculs auxquels M. Pebrer s'est livré, porte le chiffre de tous les produits du travail appliqué à l'agriculture, au commerce, à l'industrie manufacturière de la Grande-Bretagne, à la somme immense de 514,823,059 liv. st. ou 12 milliards 870 millions 476 mille 375 francs.

TABLEAU du commerce et de la navigation de la Grande-Bretagne avec ses colonies des Indes occidentales et les pays de l'Europe ci-après, pendant l'année finissant au 5 janvier 1832, comprenant le nombre des vaisseaux anglais, leur tonnage, leurs équipages, ainsi que la valeur officielle des produits des manufactures anglaises et irlandaises exportées pendant la susdite année.

Noms des pays.	Nombre des vaisseaux.	Leur tonnage.	Nombre des marins.	Valeur officielle des exportations en livres sterl.
Colonies anglaises des Indes-Occidentales.	907	249051	14108	3749798
Russie.	1605	316361	14654	2261295
Suède.	67	8953	528	60667
Norwége.	33	2876	194	99277
Danemarck. . . .	437	70324	3450	221786
Allemagne. . . .	665	102026	5134	8641816
Pays-Bas réunis (1). .	1617	479488	9710	2896277
France (2). . . .	1191	90311	9146	478021
Portugal.	381	43574	2673	2187258
Espagne.	520	58014	3424	1048234

TABLEAU du nombre des vaisseaux de la Grande-Bretagne et de ses colonies avec leur tonnage et le nombre des marins de leurs équipages, pendant les deux années finissant au 5 janvier des années 1832 et 1833.

	1832. Nombre des			1833.		
	Vaisseaux.	Tonnage.	Equipages.	Vaisseaux.	Tonnage.	Equipages.
Angleterre . . .	14281	1780254	101937	14421	1807487	103748
Ecosse.	3214	303631	22219	3266	310365	22611
Irlande.	1417	106574	8044	1456	108128	8228
Iles de Guernesey .	75	7806	578	80	9158	647
Jersey.	212	19700	1907	216	20250	1895
Man.	221	6293	1331	215	6472	1302
Colonie britann. .	4792	357608	22406	4771	356208	33202
Totaux	24242	2581964	158422	24435	2618068	161634

(1) Il faut remarquer que le nombre des vaisseaux sur ce tableau est plus considérable qu'il n'est réellement, ce qu'il faut attribuer aux voyages réitérés des mêmes bâtimens dans la même année.

(2) Y compris les Açores et Madère.

Tableau du nombre des vaisseaux qui sont arrivés de toutes les parties du monde dans les ports de la Grande-Bretagne pendant les années finissant au 5 janvier de 1832 et 1833, avec la distinction des vaisseaux anglais et étrangers avec leur tonnage et leur équipage.

	Vaisseaux anglais et irlandais.			Vaisseaux étrangers.		
	Vaisseaux.	Tonnage.	Equipage.	Vaisseaux.	Tonnage.	Equipage.
1832	24109	3294631	198902	5910	847320	45865
1833	28295	3141272	186443	4435	622328	34412

Tableau du nombre des vaisseaux qui sont arrivés de toutes les parties du monde dans les ports de l'Irlande, avec la distinction des vaisseaux anglais et irlandais et des vaisseaux étrangers, pendant les deux années finissant au 5 janvier de 1832 et 1833.

	Vaisseaux anglais et irlandais.			Vaisseaux étrangers.		
	Vaisseaux.	Tonnage.	Equipage.	Vaisseaux.	Tonnage.	Equipage.
1832	14321	1392097	84856	175	27285	1588
1833	15595	1541832	91395	111	17631	987

NAVIGATION ET COMMERCE DU PORT DE LONDRES.

Tableau du nombre des vaisseaux qui y sont entrés avec des cargaisons venant des pays étrangers.

Années.	Nombre des vaisseaux.	Leur tonnage.
1831	5610	1041642 tonneaux.
1832	4018	776420
Diminution en 1832	1592	265222

BATIMENS EMPLOYÉS AU CABOTAGE OU A LA NAVIGATION DES COTES.

1831	19470	2490561
1832	12268	1089205
Diminution en 1832	7202	1401256

Diminution totale en 1832, comparativement à l'année 1831, 8794 vaisseaux, augeant 1,633, 478 tonneaux.

TABLEAU comparatif des nombres des vaisseaux anglais et étrangers entrés dans le port de Londres avec des cargaisons.

	Avec des cargaisons.	
	En 1831.	
Vaisseaux anglais	4086	778284 tonneaux.
Vaisseaux étrangers	1524	265358
	5610	1041642
	En 1832.	
Vaisseaux anglais	3167	626026
Vaisseaux étrangers	851	150394
	4018	778420
	Diminution en 1832.	
Des vaisseaux anglais	919	150258
Des vaisseaux étrangers	673	114964
Total	1592	265222

HULL (Commerce de navigation de).

Ce qui fait une diminution d'environ 19 o/o dans le tonnage des bâtimens anglais, tandis qu'il est d'environ 43 o/o dans le tonnage des bâtimens étrangers ; environ le double du tonnage anglais.

Le nombre des vaisseaux qui sont entrés dans le port de Hull pendant l'année 1831, s'élève à 1069 bâtimens anglais, et 725 bâtimens étrangers, ensemble.

En 1832 ce nombre ne s'est élevé qu'à 889 navires anglais et 474 navires étrangers. Le nombre total des vaisseaux s'élève en 1831 à 1991, et en 1832 seulement à 1513; ce qui fait une diminution de 473 pour cette année, comparée à la précédente.

Parmi les 27 bâtimens qui ont été expédiés de Hull en 1833 à la pêche de la baleine, il n'y en a qu'un qui ait fait naufrage ; les autres sont successivement arrivés avec de bons chargemens ; on évalue la quantité d'huile provenant de leurs cargaisons aux environs de 4500 tonnes, avec une quantité de fanons en proportion.

Le bureau des pilotes de Hull ou de Kingston-Upon-Hull a publié l'avis suivant :

Avis aux commandans des bâtimens.

Copie d'un article de Guillaume IV, intitulé, acte pour régulariser le pilotage du port de Kingston-Upon-Hull et de la révision de Plumben.

Il est arrêté que dorénavant le master, ou toute autre personne ayant le commandement d'un bâtiment, qui, d'après le présent acte, se trouvera passible du droit de pilotage, devra, en arrivant dans les limites pour lesquelles les pilotes sont établis, hisser à la tête du mât le signal ordinaire pour appeler les pilotes à bord, c'est-à-dire un pavillon dans le jour, et de nuit un fanal. Il devra le placer

dans une position dans laquelle il puisse être parfaitement visible, et dégagé des voiles et des manœuvres.

Tout commandant de bâtiment qui n'aurait pas dans les limites indiquées fait le signal convenu pour appeler le pilote, ou qui n'aurait pas mit en panne, diminué de voiles, et enfin facilité d'une manière convenable l'arrivée du pilote, sera condamné à payer le double du prix du pilotage, depuis l'endroit où il aurait dû hisser le signal convenu.

Les limites dont il est question sont, du côté du nord, Drinlington, North-Ness sur la côte du Yorkshire; du côté du sud, Donna-Nook, sur la côte du Lincolnshire, et du côté de l'est, la bouée de New-Sand, ou le flottant à l'entrée de l'Humber.

COMMERCE DU COTON A LIVERPOOL.

L'importation du coton brut à Liverpool est une des principales branches de son commerce. Voici un tableau exact de toutes les importations du coton brut en Angleterre, et dont la plus grande partie s'est opérée par le port de Liverpool, qui en est le principal entrepôt.

IMPORTATIONS DU COTON BRUT EN ANGLETERRE.

Pendant le premier semestre	de 1831	de 1832	de 1833
Des Etats-Unis	153000	122730	193220 balles.
Du Brésil	43930	32360	24789
D'Egypte.	6040	13780	3600
Des Indes orientales . .	13630	14410	7660
Des Indes occidentales . .	2670	1650	2850
	219270	184930	231510 balles.

L'importation totale du coton brut à Liverpool s'est élevée pendant l'année 1833 à 722,288 balles.

Note sur le commerce d'Ecosse.

L'Ecosse possède 2708 navires jaugeant ensemble 231,273 tonneaux, montés par 16,300 marins. La valeur de ses exportations est de 4,740,239 liv. st.; et celle des importations, de 3,671,158 liv. st.

Les manufactures de laine, toile, coton et autres de moindre importance, emploient des matières premières pour la valeur de 4,266,273 liv. st. La valeur totale des objets fabriqués s'élève à 14,189,486 liv. sterl.

COMMERCE DE L'IRLANDE AVEC L'ÉTRANGER.

Dans la séance du 12 février 1833, de la chambre des communes, M. Spring Rice dit que l'accroissement du commerce de l'Irlande avec l'étranger a été dans les proportions suivantes.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
1777	2712298 liv. st.	3183972 liv. st.
1783	3043021	3077446
1793	4164985	5125984
1800	4299493	4105978
1810	6535068	5270471
1820	6008273	6291275
1826	7491890	8454918

La table suivante fera voir l'accroissement des importations de matières pour les manufactures.

Terme moyen de 3 ans.	Laine filée.	Coton filé.	Coton brut.
1777	857 liv. pes.	8883 liv.	428960 liv.
1783	841	5405	362432
1793	1860	278302	1694336
1800	1880	558396	1256192
1811	465057	972086	4686752
1820	608452	1279374	2873862
1826	682750	2510303	4368696

La fabrication des toiles s'est accrue avec celle des cotons :

Année.	Exportation des toiles.	Export. de tissus de coton.
1777	20140770 aunes.	
1783	18652424	
1790	34191754	
1800	36112369	9147 aunes.
1810	40751887	77496
1820	48265711	503392
1826	51947413	7793879

La consommation du sucre, du café, du thé, du tabac, du charbon, enfin celle de l'eau-de-vie ont augmenté pareillement.

Un rapport sur la quantité de tonnage des vaisseaux employés au commerce des ports d'Irlande donne les résultats suivans, jusqu'au mois de septembre de l'année 1833. — Baltimore 2489, Belfast 25,151, Coleraine 292, Cork 18,016, Limerick 2,607, Londonderry 6,262, Drogheda 2,715, Dublin, 22,972, Dundalk 584, Galway 940, Newry et Strangford 7,283, Sligo 1,134, Waterford 11,455, Westport 97, Wexford 6,178. Ensemble 108,128 tonneaux.

NORWÉGE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, pages 146 et suivantes.

La navigation de la Norwége a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :
Entrés, venant de tous les pays, 5,591 navires, jaugeant 319,736 tonneaux.
Sortis, pour tous pays, 5,392 navires, jaugeant 375,128 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre la Norwége et nos ports, étaient au nombre de 49, jaugeant 2,619 tonneaux, à l'entrée, et de 18 jaugeant 1,520 tonneaux, à la sortie.

Les importations totales de la Norwége sont évaluées, pour 1832, à 19,418,600 fr.; et les exportations, à 23,282,600 fr. Ces chiffres comprennent le commerce avec la Suède.

La part de la France dans ce mouvement commercial a été de :

Importation. . . . . 915,500 fr.
Exportation. 1,916,900

Le commerce entre la Norwége et la France s'est composé, en majeure partie, des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.		EXPORTATIONS POUR FRANCE.	
Sel	212600 f.	Bois	1424800 f.
Eau-de-vie	118400	Rogues	456600
Vin	108400	Fer	33500
Mélasse	55700		
Cuir	33400		
Café	20300		
Sucre raffiné	19800		
Vinaigre	18900		

SUÈDE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, pages 149 et suivantes.

Il a été exporté de Stockholm,

En 1830.	220517 skeppunds (1) de fer en barres.	(La moyenne des dix années antérieures est de 240000 skeppunds.)
	15857 de fer ouvré.	
	6692 d'acier.	
	3768 de cuivre.	
En 1831.	248643 skeppunds de fer en barres.	(La moyenne des onze années antérieures est de 238000 skeppunds.)
	18735 de fer ouvré.	
	7728 d'acier.	
	4112 de cuivre.	

Les exportations ont eu lieu principalement pour les pays ci-après, et dans les proportions suivantes, savoir :

États-Unis	En 1830	36582 skeppunds	de fer en barres.
		1402	de fer ouvré.
		341	de cuivre.
	En 1831	51151	de fer en barres.
		2245	de fer ouvré.
		187	d'acier.
France	En 1830	35870 skeppunds	de fer en barres.
		75	de fer ouvré.
		29	d'acier.
		848	de cuivre,
	En 1831	26112	de fer en barres.
		645	de cuivre.
Angleterre	En 1830	33431 skeppunds	de fer en barres.
		19	de fer ouvré.
		2332	d'acier.
	En 1831	45817	de fer en barres.
		71	de fer ouvré.
		3877	d'acier.

(1) Le skeppund de fer = 136 kilogrammes.

Portugal. . . .	En 1830..	19677 skeppunds	de fer en barres.
		727	de fer ouvré.
		1522	d'acier.
	En 1831..	14013	de fer en barres.
		776	de fer ouvré.
		1272	d'acier.
Villes anséatiq..	En 1830..	18521 skeppunds	de fer en barres.
		1594	de fer ouvré.
		107	d'acier.
		594	de cuivre.
	En 1831..	17838	de fer en barres.
		1329	de fer ouvré.
		215	d'acier.
		1237	de cuivre.

La moyenne de dix années ayant fait reconnaître que Stockholm seul exporte environ les deux tiers des fers de la Suède, les chiffres précédens peuvent donner une idée assez exacte de l'exportation générale de ce métal.

En 1830, le prix moyen des fers rendus à bord a été de 27 fr. 20 cent. par 100 kilogrammes; en 1831, il est descendu à 23 fr. 89 cent.

GOTHEMBOURG.

La navigation et le commerce maritime, en 1832, ont employé, à l'entrée, 310 navires jaugeant 46,525 tonneaux, venant de tous les pays; et 349 bâtimens, jaugeant 65,640 tonneaux, qui en sont sortis pour toutes les destinations.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre la France et Gothembourg ont été au nombre, à l'entrée, de 7 bâtimens, jaugeant 364 tonneaux; à la sortie, *idem*.

Le commerce maritime de Gothembourg a importé, pendant la même année, pour une valeur de 6,444,800 fr. de marchandises de différens pays; les exportations se sont élevées à 6,119,600 fr.

Les principaux articles de ce commerce se sont composés ainsi qu'il suit :

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.		
Coton	en laine.. 204300	1327400 f.	Fer et acier.		4803600 f.
	filé. . . . 1123100		Bois de constr.	planches et madriers. 790700	904600
Sucre.		1062400		autres. . . 113900	
Laine.		960400	Mousse de montagne.		105300
Sel.		536000			
Tabac.		481600			
Café		445600			

Le commerce entre Gothembourg et la France s'est composé à peu près exclusivement des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.		IMPORTATIONS POUR FRANCE.		
Vins.	63300 f.	Bois de constr.	planches et madriers. 175800	198300 f.
Eau-de-vie.	29200		autres. . . 22500	
Sel.	14500	Fer et acier.		144500

RUSSIE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, pages 155 et suivantes.

Le mouvement des ports de l'empire russe, en 1831, a été comme suit :

Entrés, venant de divers pays, 5,577 navires, jaugeant 916,448 tonneaux.

Sortis, 5,604, jaugeant 925,518 tonneaux.

Parmi les navires venus de France ou expédiés pour France, il y avait 52 bâtimens français du port de 7,602 tonneaux.

Le commerce de la Russie, durant la même année, a donné les résultats ci-après :

Les importations se sont élevées à 155,049,600 fr., et les exportations, à 227,265,100 fr.

COMMERCE DE LA RUSSIE AVEC LA FRANCE EN 1831.

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Vins	1225200 f.	Cuivre	1614500 f.
Fruits	845600	Grains et farines	709100
Drogueries	486900	Potasse	340100
Sel	332200	Graine de lin	201800
Garance	266900	Suif	179400
Coton en laine	188000	Bois	146000
Pierres précieuses	180300		

La Russie a exporté en France pour 13,604,600 fr. de divers articles, parmi lesquels figurent les céréales pour 3,563,800 fr. ; le cuivre, pour 3,401,300 fr. ; l'huile de chanvre et de lin, pour 1,491,200 fr. ; le suif, pour 1,347,400 fr. ; les cuirs, pour 757,500 fr. ; la graine de lin, pour 587,200 fr. ; le chanvre, pour 368,100 fr. ; les soies de porc, pour 318,000 fr. ; la cire, pour 206,300 fr. ; les toiles, pour 116,200 fr.

D'après un avis officiel du département du commerce de la Russie, le rouble d'argent, pour le paiement des droits de douanes pour l'année 1834, sera reçu au taux de 360 copecks, assignations de banque dans toutes les douanes et à toutes les barrières de l'empire.

COMMERCE DE RUSSIE EN ÉGYPTE.

Jusqu'au 1er mai de cette année 1832, il y a eu 24 bâtimens russes, dont 5 sur lest, qui sont entrés dans les ports d'Alexandrie et de Damiette, en Égypte, avec des cargaisons pour la valeur de 2,270,031 piastres ; 23 de ces bâtimens en ont exporté des marchandises pour 759,449 piastres, se dirigeant tous vers le Levant, à l'exception d'un seul qui est retourné à Marseille, d'où il était venu.

NAVIGATION DU PORT DE SAINT-PÉTERSBOURG EN 1832.

La navigation du port de Saint-Pétersbourg a duré, cette année, douze jours de moins qu'en 1831, où elle avait commencé le 24 avril et fini le 13 novembre. Cette année, elle avait commencé le 17 avril ; elle a présenté, comparativement à la précédente, les mouvemens suivans, jusqu'au 22 novembre 1832.

	EN 1831.		EN 1832.	
	Arrivées.	Départs.	Arrivées.	Départs.
Nombre des navires chargés	220	453	323	482
Id. sur lest	267	33	200	28
Totaux	487	486	523	510
Id. des caboteurs russes	182	174	139	256
Total général	669	660	662	766

Dans le courant de cette même année, il est arrivé à Saint-Pétersbourg 821 alléges russes avec des chargemens, et 1,064 sur lest. Il en est parti 1,829 avec des chargemens, et 66 sur lest. Il est resté 19 bâtimens pour hiverner dans le port.

SAINT-PÉTERSBOURG.

MOUVEMENT COMMERCIAL EN 1832.

Les importations et exportations de Saint-Pétersbourg, en 1832, se sont élevées aux sommes ci-après :

Importations, 156,976,657 roubles 81 copecks.

Exportations, 113,543,825 roubles 82 copecks.

Ces résultats, comparés à ceux de 1831, accusent une amélioration sensible dans les transactions commerciales de Saint-Pétersbourg.

En effet, ce port n'avait importé, en 1831, que pour une somme de 110,545,140 roubles, et ses exportations s'étaient arrêtées à 105,397,128 roubles.

L'accroissement de l'importation, hors de toute proportion avec celui des exportations, s'explique par le développement que prennent les manufactures russes qui demandent à l'étranger les matières premières nécessaires à leur fabrication, tandis que l'état stationnaire de l'agriculture n'a pas permis d'exporter ses produits en quantité plus considérable qu'à l'ordinaire.

Ainsi, en 1831, il n'était entré à Saint-Pétersbourg que pour 31,969,031 roubles de coton filé. On a vu plus haut qu'en 1832 l'introduction de cet article a dépassé 40 millions de roubles.

En 1831, Saint-Pétersbourg avait, au contraire, exporté pour 13,094,973 roubles de grains : le tableau ci-dessus n'en constate, pour 1832, qu'une exportation de 5,167,613 roubles. Il est vrai que l'abondance des récoltes dans les contrées de l'Ouest avait, vers le milieu de l'année, considérablement ralenti les demandes; mais, avant que l'on connût cet heureux résultat, et lorsque le commerce étranger réclamait de toutes parts des céréales dans les ports de la Baltique, l'insuffisance des produits, non moins que le retard des arrivages, avait forcé bon nombre de navires de partir sur lest ou d'accepter d'autres affrètemens.

En 1832, la douane de Saint-Pétersbourg a perçu 48,267,378 roubles. Les recettes de 1831 n'avaient été que de 43,118,367 roubles.

NAVIGATION DU PORT DE SAINT-PÉTERSBOURG EN 1833.

Liste des vaisseaux des différentes nations entrés à Saint-Pétersbourg, pendant l'ouverture de la navigation en 1833; savoir : 691 navires anglais, 52 russes, 62 américains, 17 brêmois, 8 hambourgeois, 28 hanovriens, 2 espagnols, 38 hollandais, 49 danois, 3 kniphausen, 43 lubeckois, 7 mecklembourgeois, 1 napolitain, 77 prussiens, 5 rodstockois, 1 sarde, 55 français et 44 suédois, ce qui fait un total de 1,278 bâtimens.

14 navires étaient restés dans le port pour y passer l'hiver, et 8 autres à Cronstadt.

MOUVEMENT DU COMMERCE MARITIME DU PORT DE SAINT-PÉTERSBOURG PENDANT 1833.

IMPORTATIONS.

La valeur des importations à Saint-Pétersbourg, pendant 1833, des pays étrangers, s'élève à 165,148,835 roubles; l'or et l'argent, à 27,581,954; le coton filé, à 39,235,804; le sucre brut, à 29,914,482, et le vin, à 8,050,249 roubles; tandis que les importations des marchands russes se sont élevées à 129,565,13[illegible] roubles, les marchands étrangers résidens ont importé pour une valeur de 39,172,525 roubles, et les non-résidens, pour une valeur seulement de 411,198 roubles.

EXPORTATIONS.

La valeur des exportations, pendant la même année, s'est élevée à 116,954,950 roubles; les marchands russes y ont participé pour 71,385,445, et les étrangers, pour 45,569,505 roubles.

Parmi ces exportations, le chanvre figure pour 16,057,003; le suif, pour 41,761,031; les chandelles. pour 498,957; les peaux, pour 2,005,279; le fer, pour 5,481,721; le cuivre, pour 8,386,879; le blé, pour 5,926,665 roubles.

Au 1er janvier 1834, il restait dans les magasins des marchandises pour lesquelles les droits n'avaient pas été acquittés pour une valeur de 52,552,851 roub.

Les recettes de la douane se sont élevées, en 1833, à 50,098,914 roubles.

Les importations de 1833 ont eu un excédant de 12,172,196 roubles sur celles de l'année précédente, tandis que les exportations n'ont offert qu'un excédant de 3,411,126 roubles.

Le commerce a augmenté si rapidement, que les recettes de la douane se sont augmentées depuis 1823 de 28 millions de roubles.

COMMERCE MARITIME DE RIGA EN 1833.

En 1833, les mouvemens du commerce maritime de Riga ont offert les résultats suivans; savoir :

La valeur des importations s'est élevée, pendant le courant de cette année, à 16,908,573 roubles.

Le numéraire en or et en argent figure dans cette somme pour 1,248,592 roubles.

La valeur des exportations s'est élevée, pendant la même période, à 39,766,860 roubles.

Les principaux articles d'exportation ont été : le lin, pour 19,174,313 roub.; les semences, pour 7,244,068 roubles; le chanvre, pour 6,913,565 roubles; les bois, pour 1,951,769 roubles; les grains, pour 1,723,569 roubles.

La recette de la douane s'est élevée à 8,353,488 roubles.

Arrivages,	900 navires, jaugeant ensemble..	63448 lasts.
Départs,	922 *id.* . . . *id.*	66021

14 bâtimens sont restés pour hiverner.

NAVIGATION DU PORT DE CRONSTADT EN 1832.

Voici le tableau de la navigation du port de Cronstadt pendant l'année 1832, comparativement à la précédente année 1831.

	EN 1332.				COMPARATIVEMENT à l'année 1831.	
	Nombre des		TONNAGE.		Chargés,	Sur lest,
	navires charg.	En lest.	Chargés.	Sur lest.	en plus.	en moins.
Arrivages.	776	628	70530	52600	130	321
Départs.	1354	27	120020	2367	218	7

En 1831, il était resté pour l'hivernage 16 bâtimens, et cette année il en est resté 10.

Il y a eu en outre 215 arrivages et 336 départs de caboteurs, dont 4 sont restés pour l'hivernage.

Il est arrivé à Cronstadt de Saint-Pétersbourg 2,386 transports avec des marchandises russes, et il est parti pour cette capitale 1,023 transports avec des marchandises étrangères.

La navigation de cette année 1832 a commencé le 15 avril, et a été close le 14

novembre; par conséquent, elle a duré 214 jours, 5 jours de plus que l'année dernière (1831).

Le plus grand bâtiment de ceux arrivés à Cronstadt a été un navire russe de 271 tonneaux, et le plus petit, un bâtiment mecklembourgeois de 11 tonneaux.

Pendant la navigation, il a été employé 104,081 individus comme capitaines de navires, marins, ouvriers, etc., dans le port.

Les droits perçus à Cronstadt sur les marchandises importées et exportées par ce port se sont élevés à 28,880 roubles.

D'après les déclarations des capitaines, il a été exporté, par eux et pour leur compte particulier, des bois, des toiles à voile, des câbles et des cordes, des nattes, du fer, des grains, du chanvre, etc., pour une somme de 1,206,175 roubles.

D'après un calcul approximatif, il faut près de 3,400 transports pour faire passer à Saint-Pétersbourg les différentes marchandises qui se trouvent à bord des bâtimens restés à Cronstadt pour l'hivernage.

Dans le courant de la navigation, il est arrivé à Cronstadt 1,564 passagers; il en est parti 1,234.

NAVIGATION DU PORT DE CRONSTADT EN 1833.

La navigation a commencé le 26 avril et a été close le 2 décembre. Il y a eu en tout 221 jours de navigation, 7 jours de plus que l'année précédente (1832).

Le plus grand navire qui ait paru dans le port, en 1833, était un bâtiment russe jaugeant 307 172 tonneaux, et le plus petit, un bâtimen tprussien de 7 tonneaux. Il y a eu 14 navires qui sont venus à Cronstadt trois fois pendant l'ouverture de la navigation, et 159 deux fois. Les pyroscaphes de Lubeck ont fait 19 voyages.

Il est arrivé à Cronstadt 2,226 transports avec des marchandises de Saint-Pétersbourg, et 1,323 transports ont porté de Cronstadt des marchandises étrangères dans la capitale.

Le nombre total des arrivages s'est élevé à 1,238 bâtimens, dont 850 avec des marchandises (74 de plus que l'année précédente), et 388 sur lest (240 de moins qu'en 1832). Parmi ce nombre, il y avait 52 bâtimens sous pavillon russe, 62 américains, 694 anglais, 38 hollandais, 49 danois, 43 lubeckois, 42 norwégiens, 77 prussiens, 55 français, 44 suédois.

Il est sorti de Cronstadt 1,203 navires avec des marchandises (149 de moins qu'en 1832), et 34 sur lest (7 de plus que dans cette même année).

ARCHANGEL.

Pour donner une idée plus exacte du commerce de la mer Blanche, nous présentons le tableau suivant du mouvement maritime et commercial du port d'Archangel depuis 1802 jusqu'en 1832 inclusivement.

Années.	Valeur des importations. en roubles.	Valeur des exportations. en roubles.	Navires Entrés.	Navires Sortis.	Droits de douane.
1802.	549676	4673601	216	226	393221
1812.	8713082	10309158	150	118	2433102
1813.	5549598	7723398	168	143	2026409
1815.	2499332	15854110	399	358	987723
1817.	1045513	18433424	418	387	1508934
1818.	1146193	14875766	333	342	4355723
1828.	1560271	7782770	318	302	1091999
1829.	1290444	13776286	509	467	1221125
1830.	1719579	12845046	467	465	1341871
1831.	1155872	14751446	565	531	1453321
1832.	521924	10393784	472	429	910139

ODES

La navigation d'Odessa a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :
Entrés, 629 navires ; sortis, 591.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Odessa et ces ports étaient au nombre de :

Entrée. 8
Sortie. 1

Le commerce d'Odessa avec l'étranger a présenté les résultats suivans, en 1832 : Importations, 12,258,100 fr. ; exportations, 28,459,900 fr.

Le commerce entre Odessa et la France s'est composé, à peu près exclusivement, des articles ci-après :

IMPORTATIONS DE FRANCE.	Roubles.	EXPORTATIONS POUR FRANCE.	Roubles.
Vins.	505200	Blés et autres grains.	3820300
Sucre.	504300	Soufre.	89700
Chardons.	144700	Graines de lin et de chanvre. .	66000
Bois de mahon, sandal et autres.	115200	Peaux de bœuf et de vache.. .	29700
Amandes.	108000		
Poivre.	104000		
Tissus de laine. — Draps, casimirs, etc.	98400		
Bouchons de liége.	64200		
Café.	49000		

COMMERCE D'ODESSA ET DE KERTSCH AVEC LA FRANCE.

Les deux ports d'Odessa et de Kertsch ont reçu de France pour une somme de 967,100 fr., dont 275,000 fr. de vins, 167,000 fr. de sucre, 72,800 fr. de soieries et rubans, 66,200 fr. de tissus de laine, 56,200 fr. de café, et le reste en bouchons, comestibles, huiles, etc., etc.

Ils ont fourni à la France pour 1,029,700 fr. de marchandises, parmi lesquelles on remarque les grains pour 631,500 fr. ; le cuivre, pour 156,900 fr. ; les cuirs bruts, pour 91,200 fr. ; les bois merrain, pour 45,100 fr.

MOUVEMENT DU COMMERCE D'ODESSA PENDANT LES HUIT PREMIERS MOIS DE 1833.

Jusqu'au 1er septembre 1833, on a remarqué une augmentation considérable dans l'exportation des cuirs crus, dont le chiffre, pour cette période, s'est élevé à 45,151 pouds, tandis que l'exportation totale de l'année 1832 n'a été que de 26,079 pouds.

Pendant les huit premiers mois de 1833, il a été exporté 125,051 pouds de suif, tandis que l'année précédente il n'en avait été exporté que 108,311 pouds ; 22,033 pouds de laine (en 1832, il n'en avait été exporté que 9,996 pouds) ; 3,074 pouds de beurre ; de graine de lin, 56,048 tchetverts ; chenevis, 16,776 tchetverts ; chanvre, 23,142 pouds ; grains divers, 436,744 tchetverts.

Valeur totale des exportations d'Odessa pendant les huit premiers mois

	Roubles assig.
De 1833.	16189983
De 1832..	17435125

Les importations effectuées jusqu'au 1er septembre 1833, pour la consomma-

tion de la ville, offrant une valeur de 9,299,463 roubles; pendant la pér ode correspondante de 1832, ce chiffre s'est élevé à 9,619,213 roubles.

La valeur des marchandises importées à Odessa et expédiées à l'intérieur s'est respectivement élevée, pendant les mêmes périodes, à 5,476,098 roubles pour 1833, et à 6,842,693 roubles pour 1832.

TAGANROG.

La navigation de Taganrog a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Il est entré, venant de tous pays, 317 navires, jaugeant 67,290 tonneaux.

Il est sorti 324 navires, jaugeant 68,350 tonneaux.

Le commerce de Taganrog avec l'étranger a présenté les résultats suivans, en 1832 :

Importations, 6,026,400 fr.; exportations, 10,538,000 fr.

Les articles ci-après sont ceux qui figurent pour les sommes ou les quantités les plus fortes dans le mouvement commercial de Taganrog :

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Amandes en coques.	33779 *pouds* (1).	Blé.	6780500 f.
Diamans..	9599 en nombr.	Beurre..	292200
Écorces de citron et d'orange..	36000 *pouds*.	Caviar.	384800
Noix et noisettes. . .	37775 *idem*.	Cire.	237200
Numéraire..	3312000 francs.	Cordages..	862700
Oranges amères. . .	8915000 en nombr.	Fer.	824500
Idem douces et citrons.	9088000 *idem*.	Laine.	357200
Vin..	218531 *vedros* (2).	Tissus de lin et de chanvre. — Toiles.	360500

PRUSSE

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, pages 165 et suivantes.

D'après un relevé officiel de la navigation de la Prusse en 1832, il est entré dans les différens ports de ce royaume, 3,841 navires jaugeant 295,427 lasts, venant de divers pays de l'Europe, et il en est sorti 3,826 bâtimens jaugeant 291,801 lasts, pour différentes destinations.

Pendant la même année, il est arrivé de Hambourg à Magdebourg 654 bâtimens portant 680,157 quintaux de marchandises. Il est parti de Magdebourg pour Hambourg, 101 navires, et pour la Saxe, 42 navires.

D'après un état officiel, les quantités des marchandises ci-après ont été importées et exportées par la Prusse en 1832.

(1) Le *poud*, 16 kilo. 370.
(2) Le *vedro*, 12 lit. 289.

IMPORTATIONS.

			Quintaux (1).
Cacao			4670
Café			252799
Epiceries			28090
Riz			61814
Sirop			106300
Sucre	brut	544816	568263
	raffiné	23447	
Thé			1737
Tissus	de coton		10656
	de laine		11796
	de lin et de chanvre		33360
	de soie		926

EXPORTATIONS.

			Quintaux.
Boissons	Eau-de-vie		128000
	Vin		6850
Laine			70364
Tissus	de coton		19358
	de laine		46266
	de lin et chanvre	Rubans	6453
		Toile blanch. et teinte	68392
		Toile lis et d'embal.	26772 / 11456
			104620
	de soie	pure	4253
		de dem. soie	2277
			6530
Verreries			19600

On remarquait à l'entrée les denrées coloniales et marchandises de grand commerce ci-après :

			Quintaux.
Bois de teinture			11593
Café			97265
Coton en laine			63586
Fer. — Tôle			19100
Fil de coton anglais			89654
Peaux sèches d'Amérique			5611
Piment			1678
Poivre			3256
Raisins secs	de Corinthe	10332	30342
	autres	20010	
Riz			11338
Sirops			13825
Sucre	candi	9715	156159
	autre	146444	
Vins			57011

Le reste des arrivages consistait en amandes, citrons, cuivres, fer, graines oléagineuses, goudron, huiles, saindoux, thé, tissus de coton (indiennes) et tissus de soie, etc.

Les 44,160 quintaux de marchandises entrées par terre se composaient, en majeure partie, de produits de l'industrie française.

Sur les 769,188 quintaux entrés à Magdebourg, soit par terre, soit par eau, 482,902 ayant été réexpédiés par l'une et l'autre voie, 286,286 seulement étaient restés pour la consommation de la ville et le commerce forain.

Sur les 482,902 quintaux réexpédiés, les 146,343 qui ont repris la route de l'Elbe étaient destinés pour Dresde ; les 336,559 qui sont sortis par terre avaient pour destination la Thuringe, la Saxe (Leipsick compris) et la Bavière supérieure.

Magdebourg semble tendre à jouer, sur l'Elbe, le rôle de Cologne sur le Rhin, dans le commerce de l'Allemagne.

PRUSSE EN GÉNÉRAL.

COMMERCE ET INDUSTRIE DE 1829 à 1831.

Les données ci-après peuvent faire apprécier l'importance du mouvement commercial en Prusse, et la situation des principales industries, pendant les années 1829 à 1831.

On évalue à 8,438,000 écus (31,642,500 fr.) le bénéfice réalisé, dans chacune de

(1) Le quintal 51 kilog. 528.

ces trois années, sur l'exportation des grains. A cette somme, il faut ajouter celle de 1,000,000 écus (3,750,000 fr.) représentant le profit annuel donné par l'exportation d'environ 100,000 quintaux de farine de toute espèce.

La fabrication des tissus de soie pure ou mélangée, dans la même période, a produit, par an, un bénéfice de 3,531,000 écus (13,241,250 fr.).

Les bénéfices, sur l'exportation des chanvres et lins ouvrés, sont estimés, année moyenne, comme ci-après :

Fil de lin.	1618000 écus	(6067500 fr.)
Tissus. Toile de toute qualité.	8928000 écus	(33480000)

En 1831 seulement, la fabrication du lin et du chanvre a occupé 258,849 métiers employant 35,668 tisserands, et 223,181 autres individus.

L'importation du tabac, en feuilles et en carottes, d'Europe et d'Amérique, dans les trois années 1829 à 1831, s'est élevée, année moyenne, à 139,000 quintaux. La culture du tabac indigène a beaucoup diminué, depuis 1830, par suite de la concurrence des tabacs de la Hesse-Darmstadt, auxquels leur qualité et la modicité de leur prix assurent la préférence sur les tabacs prussiens, et dont l'importation se trouve d'ailleurs favorisée par le traité de douane et de commerce.

MOUVEMENT DU COMMERCE MARITIME DU PORT DE STETTIN EN 1833.

Suivant la liste imprimée du nombre des bâtimens qui sont entrés dans le port de Stettin, et qui en sont sortis pendant 1833, les arrivages s'élèvent à 630 navires avec des cargaisons, 66 sur lest et 177 bâtimens qui font le cabotage. Les vaisseaux chargés étaient 374 prussiens, 1 américain, 3 brémois, 106 danois, 1 français, 65 anglais, 6 hambourgeois, 4 hanovriens, 1 lubeckois, 12 néerlandais, 11 norwégiens, 6 oldenbourgeois, 5 lostockois, 3 russes et 32 suédois.

Les vaisseaux sur lest étaient 42 prussiens, 9 danois, 2 hanovriens, 11 néerlandais, 1 oldenbourgeois et 1 suédois.

Il est sorti, pendant la même période, 497 vaisseaux avec des cargaisons, y compris 318 prussiens, et 201 bâtimens sur lest, y compris 118 prussiens.

On sait que c'est par Swinemunde et Wolgast que la navigation a lieu de Stettin avec la mer Baltique.

Les principaux articles d'importation ont consisté dans les articles suivans : 47,066 quintaux de cendres et de potasse, 892 d° de coton brut, 10,822 d° de spiritueux de toute espèce, 17,353 d° de fer, 129,522 d° de bois de teinture, 11,909 d° de lin, chanvre, 1,389 d° de peaux, 112,559 barils de harengs, 1,396 d° de café, 7,586 quintaux de cuivre, 26,916 tonnes de graine de lin, 12,895 d° d'huile d'olive, 11,493 d° d'huile de chenevis, 5,413 d° d'huile de palmier, 32,503 d° de sirop, 68,757 d° de suif, 119,360 d° de vin, 32,863 d° de sucre brut, 23,447 d° de sucre en pain, etc.

Les principaux articles d'exportation se composent de 12,722 quintaux de spiritueux de toute espèce, 4,453 d° de manganèse, 3,157 d° de fer, 4,732 lasts d'orge, d'avoine, de seigle et froment, 66,877 bouteilles, 1,418 quintaux de lin et chanvre, 1,826 d° de verre, 17,813 pièces de bois de construction, 1,636 lasts de douves pour les tonneaux, 3,268 lasts de merrain, 5,044 lasts de bois de construction de toute espèce pour les vaisseaux, 38,880 qaintaux d'os et d'écume d'os, 5,921 tonnes de graines de lin, 37,000 pierres à bâtir, 2,030 quintaux d'huile, 36,046 d° de tourteaux de colzat et de lin, 1,620 quintaux de laine brute, 74,192 d° de zinc brut, etc.

SWINEMUNDE.

D'après un état officiel, le relevé de la navigation de Swinemunde, en 1832, a été ainsi qu'il suit :

932 navires jaugeant 71,033 lasts sont entrés dans le port, venant de tous les pays, 997 bâtimens jaugeant 78,440 lasts en sont sortis pour différentes destinations.

Parmi les navires ci-dessus, on en compte sur lest à l'entrée, 98 jaugeant 6,777 lasts, et à la sortie, 409 jaugeant 40,532 lasts.

PILLAU.

Il résulte d'un document officiel, que le mouvement du port de Pillau, en 1832, a été comme suit :

708 navires, jaugeant 44,725 lasts à l'entrée, venant de différens pays; et 696, jaugeant 44,999 lasts à la sortie.

Le commerce de Pillau, par mer, s'est composé principalement des articles ci-après :

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.		
Harengs	43483	tonneaux	Seigle	12260	lasts.
Houille	37526	quintaux.	Chanvre	11633	quintaux.
Sucre brut	28048	id.	Froment	7928	lasts.
Café	10436	id.	Avoine	1401	id.
Coton brut	1129	id.	Orge	616	id.
Lin	37236	id.			

DANTZIG.

Mouvement commercial du port de Dantzig pendant 1832 :

Provenances et destinations.	ENTRÉE DES navires.	ENTRÉE DES tonneaux.	SORTIE DES navires.	SORTIE DES tonneaux.
Grande-Bretagne.	121	33942	191	51316
Hollande.	152	18994	162	17268
France	52	9066	62	14450
Suède et Norwége.	91	7054	74	5212
Villes anséatiques.	57	6294	31	2588
Russie	23	3668	22	3460
Autres contrées	37	5126	26	2922
Totaux.	574	90174	596	100188

Dix bâtimens français, jaugeant 1,304 tonneaux, ont pris part à la navigation directe entre la France et Dantzig; savoir :

A l'entrée, 5 bâtimens jaugeant 652 tonneaux;

A la sortie, idem. id.

Le commerce de Dantzig, par mer, a donné les résultats suivans :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Angleterre	3746300f.	5001600f.
France	2679100	1408700
Villes anséatiques	2081600	127800
Russie	653500	281400
Hollande	647100	2804400
Danemarck	490600	100300
Suède et Norwége	389700	9000
Autres contrées	82600	1170100
Totaux	10770500	10903300

Les principaux articles du commerce de 1832 ont été :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.		
Vins	2763200f.	Grains	Froment. 7786600	8166800 f.
Sucre brut et raffiné	2089000		Autres. 380200	
Café	751100	Bois de construction		1163000
Tabac	653900	Potasse et védasse		431800
Eau-de-vie	510400	Laine brute et ouvrée		297800
Fer et acier	478400	Zinc		228800
Coton brut, filé et ouvré	408800			
Huiles	334400			
Harengs	334100			

Les échanges entre Dantzig et la France ont compris surtout les objets suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE A DANTZIG.		EXPORTATIONS DE DANTZIG POUR LA FRANCE.	
Vins	2414000f.	Grains. — Froment	1219190f.
Sirops	109400	Bois de construction	155800
Eaux-de-vie	54100		

L'importation de nos vins, à Dantzig, a considérablement augmenté; car elle n'avait été, en 1831, que de 669,500 fr., et, en 1830, de 1,130,700 fr.

KOENIGSBERG.

Ville maritime de la Prusse orientale, située sur la Pregel, qui se jette à 4 milles de distance dans l'espèce de golfe appelé le *Frisch-Haff*, qui communique avec la Baltique. Il existe une barre à l'embouchure de la Pregel, qui empêche les gros vaisseaux d'y pénétrer. Ils sont obligés de faire leurs déchargemens à Pillau, port à l'embouchure du Frisch-Haff, à 8 milles de Kœnigsberg, où l'on transporte les marchandises dans de petits bâtimens nommés *bordings*; ce qui cause des frais de transport, indépendamment des pilotes de Pillau. La taxe de pilotage de la mer, jusqu'à Pillau, pour un bâtiment de 8 pieds de tirant d'eau, est de 4 écus; de 9, de 4 écus et demi; de 10, de 5 écus, ainsi de suite. De Pillau jusqu'à la ville, on paie 4 écus, soit que les bateaux prennent 4, 5 ou 7 pieds, et en outre, le pilote reçoit un florin de dringelt.

Il se fait à Kœnigsberg un commerce considérable de toutes les productions et marchandises du nord de la Baltique avec tous les états de l'Europe, et qui consistent en grains, bois de constructions, cuirs, huile de chanvre, lin, chanvre, graine de lin dont on exporte 15,000 tonnes par an. Les marchandises d'importation sont des vins, des eaux-de-vie, du sucre, du café, des épiceries, drogueries, fruits secs, sel, étoffes de laine et de coton, de la mercerie et quincaillerie. Il y entre et en sort annuellement 5 à 600 bâtimens de différentes grandeurs.

DANEMARCK.

NOTA. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, etc., le tome 1er, pag. 169 et suivantes.

COMMERCE MARITIME DU DANEMARCK EN 1833.

Le Danemarck, si favorablement situé pour le commerce maritime, possède un grand nombre de ports qui peuvent recevoir des navires de toute sorte de tonnage. Copenhague a un des plus beaux ports de la Baltique; il peut contenir jusqu'à 5000 bâtimens. En général, la navigation y est très-florissante, surtout lorsque les puissances maritimes sont en guerre; le Danemarck, qui observe alors la neutralité, s'empare de la plus grande portion de leur commerce maritime, comme cela est arrivé pendant la guerre entre la France et l'Angleterre.

D'après un état dressé il y a quelques années, la marine marchande du Danemarck se composait de 2,125 navires jaugeant 295,366 tonneaux, montés par 20,130 marins.

Ce pays fait un commerce considérable avec toutes les villes maritimes du littoral de la Baltique, avec les villes anséatiques, ainsi qu'avec l'Angleterre, la Hollande, la France et jusque dans la Méditerranée, où les principaux articles d'exportations consistent en stockfisch, poissons et viandes salés, bois de construction, cuirs, huile de poisson, suif, beurre salé, chanvre, braie, goudron, fer, graine de colza, blé, etc.

Les importations de ces différens ports se composent principalement de café, sucre et autres denrées coloniales, de fruits secs, de sel, des vins, des eaux-de-vie, des soieries, des cotonades et autres produits des fabriques de l'Angleterre et de France.

En 1833 les importations du Danemarck en Angleterre se sont élevées à 3,356,000 fr., et les exportations du Danemarck dans ce pays à 8,765,000 fr.

Quant à la navigation des Indes occidentales, environ 70 bâtimens sont occupés à ce commerce.

Le gouvernement français s'est lié plusieurs fois par des traités de commerce avec le Danemarck; mais, cet état ayant successivement prohibé ou frappé de droits énormes l'introduction de la plupart de nos produits, nous n'avons eu la faculté d'y admettre que nos boissons, nos denrées coloniales et quelques autres articles peu importans.

IMPORTATIONS EN FRANCE EN 1833.

Poisson salé pour une valeur de	96000 fr.	Huile de poisson.	110000 fr.
Chanvre	19000	Goudron	210000
Bois de construction.	1602000	Chevaux	152000
Potasse	9000	Peaux.	11000
Fers et aciers.	268000		

Formant ensemble 3259000 fr.

EXPORTATIONS DU DANEMARCK EN FRANCE.

Nos exportations pour le Danemarck se sont composées de vins et eaux-de-vie, de fruits secs, de denrées coloniales, et quelques produits industriels, pour une valeur totale de 7,834,000 fr.; les boissons pour 2,248,000 fr., et les denrées coloniales et autres articles pour 3,985,000 fr.

Le Danemarck possède aux Indes orientales l'établissement de Tranquebar et

les îles de Nicobar; aux Indes occidentales les îles de Saint-Thomas, Sainte-Croix et Saint-Jean; sur la côte de Guinée, le fort de Christianborg.

Les principales productions sont le blé, le colza, le tabac, dont on exporte par an 4 millions de livres pesant.

Les pêcheries rapportent annuellement un produit dont la valeur est d'environ 500,000 rixdallers ou 2 millions de francs.

COPENHAGUE.

Cette capitale du Danemarck est avantageusement située sur la côte orientale de l'île de Seeland à environ 25 milles du Sund; la partie de la ville appelée Christians haven est bâtie sur l'île d'Amack, qui est séparée de l'île Seeland par un bras de mer qui forme le port de Copenhague; il est le centre de tout le commerce du royaume; il y a une banque, une compagnie d'assurance et différentes compagnies de commerce, telles que des Indes orientales et occidentales, de la Méditerranée et d'Afrique. L'on y compte 95 maisons qui se livrent au commerce maritime et qui possèdent 350 bâtimens.

Il est entré en 1833 dans le port de Copenhague 673 navires, jaugeant 21,488 tonneaux, et il en est sorti 681, jaugeant 22,340 tonneaux, ayant différentes destinations. On évalue les importations à 11,950,000 francs et les exportations à 10,875,000 fr.

Indépendamment des navires de long cours, qui font les voyages dans différentes mers, il y a une quantité considérable de petits bâtimens qui servent au cabotage des différentes îles et des duchés qui composent le royaume de Danemarck, et qu'on peut évaluer au moins à 350; ce qui fait un total de 1000 navires de toute sorte de tonnage qui servent chaque année à la navigation de Copenhague.

Nous avons fait mention précédemment des principaux articles d'importation qui composent le commerce du Danemarck ainsi que de sa capitale.

Voici le relevé des navires qui ont passé le détroit du Sund en 1831 et 1832:

En 1831, 12,940 navires; en 1832, 12,202.

Il est à présumer que la nouvelle communication ouverte entre la Baltique et la mer du Nord par le canal de Gothie, aura une influence marquée sur la navigation du Sund, surtout si le tarif des droits de ce canal est établi à un taux moins élevé que ceux du Sund; car ces derniers, joints aux dépenses inévitables auxquelles sont exposés les capitaines de vaisseaux, et les retards qu'éprouvent les bâtimens ainsi que les dangers de la navigation du Cattégat à Falster, feront préférer le passage de ce canal à celui du Sund par tous les navires auxquels leur tonnage permettra de naviguer dans le canal de Gothie.

La navigation par le Sund obtiendra aussi à l'avenir un avantage important: la langue de terre sur laquelle est située la forteresse de Kronenbourg ne peut assez souvent être dépassée à cause des vents qui règnent; d'où il suit que les navires s'agglomèrent tantôt au nord, tantôt au sud de la forteresse pour attendre un vent favorable. Il sera obvié à cet inconvénient par un bateau à vapeur qui y stationnera, et remorquera les bâtimens à travers ce détroit. On dit que le bateau à vapeur destiné à ce service a déjà été acheté.

ALLEMAGNE. — VILLES ANSÉATIQUES.

HAMBOURG.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, etc., le tome 1er, page 181 et suivantes.

En 1832, il est entré dans ce port 4,306 navires jaugeant 373,775 tonneaux. Il en est sorti 4,008 navires, jaugeant 388,707 tonneaux.

En 1833, il y est entré 4,368 navires, jaugeant 386,313 tonneaux. Il en est sorti 4,095 navires, jaugeant 352,998 tonneaux.

La part du pavillon français dans la navigation directe entre Hambourg et nos ports, a été :

1831. . .	Entrée.	33 navires jaugeant. .	3364 tonneaux.
	Sortie	44 *Idem*	5593
1832. . .	Entrée	109 *Idem*	9359
	Sortie.	112 *Idem*	10052

Le mouvement commercial de Hambourg, pendant les années 1831 et 1832, s'est réparti comme suit :

En 1831, les importations de ce port se sont élevées à 443,760,000 fr. Les exportations, à 385,570,000 fr.

En 1832, importation, 510,621,000 fr. ; exportation, 363,891,000 fr.

Sucres importés en 1831 et 1832.

Les importations de sucre effectuées à Hambourg en 1832 sont estimées à 54,500,000 kilogr. environ.

En 1831, elles avaient atteint 55,000,000 kilogr.

Il restait disponible à la fin de 1831, 10,000,000 kilogr. environ, et 15,500,000 à la fin de 1832.

Voici les principaux articles de ce commerce :

IMPORTATIONS.

			1831.	1832.
Tissus. . .	de chanvre et de lin 57718000 f.	96758000 f.	71186000	107441000f.
	de coton 35436000		32137000	
	de laine 3604000		4118000	
Quincaillerie			46780000	44733000
Sucre.			42005000	45365070
Café.			38237000	48724000
Laine.			37414000	34192000
Coton filé			35436000	35250000
Tabac			33539000	30071000
Grains et farines			19273000	11849000
Indigo			13728000	23008000
Coton en laine			10078000	14991000
Vins			8623000	8321000
Huile.			3881000	3420000
Riz			3018000	1460000
Thé.			1805000	21020000

EXPORTATIONS.

Sucre			72088000	67129000
Tissus. . .	de chanvre et de lin 42808000 fr.	69179000 f.	45241000	70907000 f.
	de coton		22795000	
	de laine		2871000	
Quincaillerie			43281000	40575000
Coton filé			33718000	34373000
Laine.			31000000	31001000
Café			23291000	21578000
Grains et farines			15312000	7765000
Coton en laine			12783000	10001000
Tabac.			8605000	6223000
Indigo			8068000	5586000
Vins			3999000	4981000

Huile	2788000	2743000
Fer et acier	2337000	2042000
Thé	2268000	2165000

Le commerce entre Hambourg et la France s'est surtout composé des articles ci-après :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

	1831.	1832.
Tissus de soie, objets de luxe et de mode	5000000 f.	5600000 f.
Drogueries	304000	363000
Amandes	191000	429000
Réglisse (Jus de)	173000	162000
Gomme	141000	50700
Térébenthine	130000	106000
Porcelaine	110000	158200
Roucou	74000	79000
Bouchons	59000	186000
Vert-de-gris	58000	121000
Pruneaux	58000	18000
Soufre	46000	23000
Girofle	46000	322000
Papier peint	40000	20000
Vinaigre	32000	25000
Savon	25000	91007
Cochenille	16000	92000

EXPORTATIONS POUR LA FRANCE.

Zinc	950000	1612000
Peaux	515000	812000
Plomb	180000	210000
Résidu de noir animal	75000	80000
Potasse	»	73000
Cuivre	54000	36000
Plumes	25000	31000
Arsenic	21000	13000

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DE HAMBOURG EN 1833.

Il est entré dans le courant de l'année 1833 dans le port de Hambourg 2,206 vaisseaux venant de la mer, savoir 11 des Grandes Indes, 101 des Indes occidentales, 109 de l'Amérique méridionale, 42 de l'Amérique septentrionale, 9 des Açores, 44 de la Méditerranée; 49 de l'Espagne, 11 du Portugal, 139 de France, 867 de la Grande-Bretagne, 21 de la Russie, 60 de la Baltique, 12 de la Suède, 87 du Danemarck, 330 de la Hollande, 48 de la Belgique, 110 de l'Ostfrise (la Frise orientale), 130 du Weser.

Il en est sorti 2194 bâtimens.

BRÊME.

La navigation de Brême a donné lieu au mouvement ci-après pendant les années 1831 et 1832 :

En 1831, il est entré 1099 navires, jaugeant 119,921 tonneaux. Il est sorti 886 navires, jaugeant 87391 tonneaux.

En 1832, il est entré 1116 navires, et il en est sorti 900.

Dans la navigation directe entre Brême et nos ports, en 1831, le pavillon français n'a couvert, à l'entrée, qu'un navire jaugeant 77 tonneaux, et à la sortie, 2 navires jaugeant 445 tonneaux.

En 1832, le pavillon français ne figure ni à l'entrée, ni à la sortie.

Le commerce de Brême a donné les résultats suivans :

En 1831, les importations on été de 46,798,900 francs; les exportations de 14,418,000 fr.

En 1832, les importations se sont élevées à 53,292,500 fr, et les exportations à 10,647,000 fr.

Pour 1832, les informations se bornent au détail des marchandises importées. Voici celles qui figurent au premier rang :

		Quantités.			Valeur.
Tabac	en cigares	1730	caisses et 204 balles.	111200	11057700 f.
	en feuilles	24836765	livres	9658700	
	autres	6438781	*idem.*	1287800	
Café		14050756	*idem.*		10147800
Sucre	brut	25508271	*idem.*	8502800	9995000
	raffiné	3581277	*idem.*	1492200	
Vins.		32700	barriques		3808400
		202	pièces		
Huile de poisson		44170	Barils		3180200
Seigle		4850	lasts		1590800
Coton		1509873	livres		1090500
Peaux		1127152	*idem.*		988600
Fers		5229500	*idem.*		740900

Les principaux articles du commerce de Brême avec la France pendant l'année 1832, sont :

IMPORTATIONS DE FRANCE.			EXPORTATIONS POUR FRANCE.		
Vins	24698 barriques.	3757700 f.	Froment	29760 hectol.	515840 f.
	2989 pièces		Plomb	1139250 kilogr.	303800
	7 caisses		Seigle	6900 hectol.	78200
Sucre raffiné 717 boucauts.		295300			

LUBECK.

La navigation de Lubeck, pendant les années 1831 et 1832, a donné lieu au mouvement ci-après :

En 1831, il est entré dans le port 855 navires, jaugeant 78,010 tonneaux; il en est sorti 864, jaugeant 77,945 tonneaux.

En 1832, il est entré 793 bâtimens, jaugeant 66,469 tonneaux; et il en est sorti 829, jaugeant 69,334 tonneaux.

Pendant l'année 1831, les navires français n'ont pris aucune part à la navigation entre Lubeck et la France :

En 1832, on y compte à l'entrée un seul navire français, jaugeant 99 tonneaux; ce vaisseau en est sorti la même année.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DU PORT DE LUBECK EN 1833.

	ARRIVAGES.	DÉPARTS.
Sous pavillons	Nombre des bâtimens.	Nombre des bâtimens.
Lubeckois	10	101
Danois	305	302
Suédois	162	158
Russes	148	149
Anglais	28	28
Prussiens	22	24

Néerlandais.	12	12
Mecklenbourgeois	10	10
Hanovriens.	9	9
Kniphausiens.	5	5
Oldenbourgeois.	4	4
Français	2	2
Hambourgeois	»	3
Brêmois.	1	1
	718	808

Les bâtimens à vapeur ne sont pas compris dans ce nombre; ils ont fait 19 voyages à Saint-Pétersbourg, 6 à Riga et 28 à Copenhague.

HOLLANDE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome 1er pages 188 et suivantes.

NAVIGATION EN 1832.

Pendant l'année 1832, il est entré dans les différens ports du royaume de Hollande.

Arrivages.

	5366 navires chargés jaugeant	631595 tonneaux.
	383 *Id.* sur lest. . .	30075 »
Totaux	5749 navires jaugeant. . .	661670 tonneaux.

Départs.

Il est sorti des mêmes ports

	2958 navires chargés jaugeant	347714 tonneaux.
	2872 *id.* sur lest . . .	334003 »
Totaux	5830 navires jaugeant . .	681717 tonneaux.

Tableau du commerce direct des Pays-Bas avec Canton par navires néerlandais en 1832.

IMPORTATIONS A CANTON.				EXPORTATIONS DE CANTON.	
Quantité			Valeur en piastres d'Esp.	Quantité	Valeur en piastres d'Esp.
Polmittes	1520	pièces	48640	25891 caisses de thé de différentes espèces.	503000
Tissus de coton	187	*id.*	935	113 caisses gingembre	465
Genièvre	3375	bouteilles	844	165 piçuls casse	1980
Total			50419	1800 paquets rotins	280
				Laque	3000
				Total	508645

AMSTERDAM.

Le port d'Amsterdam a un mille et demi de longueur et environ un demi-mille de largeur. Il y a en dehors du port un bassin appelé *Laag*, où les gros vaisseaux doivent mouiller. La largeur de l'Y, entre la ville et la côte opposée est d'environ un mille et demi.

Le nouveau canal, qui s'étend depuis *Bucksloot* exactement vis-à-vis Amsterdam jusqu'au Helder, offre un grand avantage à la navigation ; il dispense un grand nombre de vaisseaux de la nécessité d'opérer leur déchargement avant de pouvoir entrer dans le port, comme aussi de naviguer sur le Zuyder-Zée dont la traversée est souvent difficile et dangereuse avec des vents contraires. Ce canal est d'une grande dimension ; il a 50 milles et demi de longueur sur 124 pieds de large à sa surface et 36 seulement dans le fond, et 21 de profondeur. Il a été commencé en 1819 et achevé en 1825 ; il a coûté 18,750,000 fr. Comme tous les canaux de la Hollande, il est de niveau avec les hautes marées, il reçoit les eaux dont il a besoin pour la navigation. La largeur de ce canal est suffisante pour qu'une frégate puisse passer à côté d'une autre. Le temps qu'on emploie pour remorquer un bâtiment d'Amsterdam jusqu'au Helder, et *vice versâ*, est de 18 heures.

Les mouvemens du commerce et de la navigation d'Amsterdam, en 1832, présentent un accroissement sensible sur ceux qui ont été constatés pour l'année 1831. On croit pouvoir expliquer cet accroissement, qui a lieu de surprendre à raison des circonstances défavorables où se trouvait la Hollande, par les efforts extraordinaires qu'a faits le commerce d'Amsterdam pour conserver ses relations, et par les difficultés qu'offrait la navigation de l'Escaut.

Voici le relevé des arrivages et départs du port d'Amsterdam, non compris le cabotage et la navigation avec les colonies hollandaises.

En 1832, il est entré dans ce port 2,340 navires, jaugeant 245,681 tonneaux, et il en est sorti 1,962 navires jaugeant 194,122 tonneaux.

Dix-neuf bâtimens français, jaugeant 1,643 tonneaux, ont pris part à la navigation directe entre la France et Amsterdam, savoir : à l'entrée, 11 jaugeant 1,069 tonneaux ; à la sortie, 8 jaugeant 574 tonneaux.

Le nombre des vaisseaux arrivés à Amsterdam pendant l'année 1833 s'élève à 2,374 ; ce qui fait 128 de plus qu'en 1832.

Le commerce d'Amsterdam, en 1832, a donné les résultats suivans : En 1832 : les importations se sont élevées à 119,773,300 francs, et les exportations à 76,805,700 fr.

Les principaux articles du commerce de 1832 ont été :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Sucre.	18343700 f.	Grains et farineux alimentaires.	17521400 f.
Grains et farineux alimentaires.	15358500	Sucre.	16911100
Tabac.	13094900	Mercerie et quincaillerie.	6526500
Café.	12653900	Café.	4959600
Graines oléagineuses.	7865800	Huiles.	4233800
Teintures et drogueries.	5937100	Teintures et drogueries.	3900700
Vins et eaux-de-vie.	4233600	Fils, tissus et objets manufacturés.	3891800
Métaux bruts et préparés.	4185700	Tabac.	3174200
Fruits et épiceries.	3980900	Laine et coton bruts.	2997600
Bois de construction.	3846800	Métaux bruts et préparés.	2224700
Fils, tissus et objets manufacturés.	3614900	Beurre et fromage.	1925500
Thé.	3366900	Vins et eaux-de-vie.	1715100
		Fruits et épiceries.	7469600

Les échanges entre Amsterdam et la France ont compris surtout les objets suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE A AMSTERDAM.		EXPORTATIONS D'AMSTERDAM POUR FRANCE.	
Vins. de Bordeaux.	2078200 f.	Froment.	1562700 f.
Vins. de Provence et Languedoc.	1086000	Seigle.	256200
Vins. non dénommés.	80600	Laine.	238200
Verrerie.	218000	Fromage.	236200
Esprit-de-vin.	97200	Cuivre brut et préparé.	166100
Teintures diverses.	95600	Coton.	164800
Huile de térébenthine.	90200	Huile de foie de morue.	146400

ROTTERDAM.

Le mouvement de la navigation dans le port de Rotterdam, pendant l'année 1832, a été comme suit : En 1832, navires entrés 2,223, jaugeant ensemble 291,366 tonneaux ; navires sortis 2,233, jaugeant ensemble 280,287 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à cette navigation étaient au nombre de 106, savoir :

Entrée.	52	jaugeant	4081 tonneaux.
Sortie.	54		3932

Le commerce de Rotterdam a présenté les résultats suivans pendant la même année : En 1832 les importations se sont élevées à 163,390,500 fr., et les exportations à 111,647,800 fr.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Rotterdam :

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Sucre.	24410400 f.	Métaux bruts et ouvrés.	14947000 f.
Métaux bruts et ouvrés.	20452200	Fils et tissus.	10515200
Café.	21313400	Vins et eaux-de-vie.	10043200
Grains et farines.	14736100	Genièvre et produits des distilleries indigènes.	8256000
Drogueries pour la médecine et les arts.	13824400	Drogueries pour la médecine et les arts.	7883200
Coton en laine.	10194400	Sucre.	6255000
Tabac.	8819100	Café.	5770000
Mercerie et fabrications diverses.	8345400	Lin, chanvre, coton, soie, etc.	5753000
Fils et tissus.	7135900	Mercerie et fabrications diverses.	4602200
Cuirs, peaux, laine, poils, etc.	5038800	Beurre et fromage.	4213000
Vins et eaux-de-vie.	3772600	Tabac.	3818000
Épiceries de toutes sortes.	3038200	Grains et farines.	3444000
Fruits secs et frais.	2501800	Huiles pour les arts.	2598500
Graines oléagineuses.	2479800	Épiceries de toutes sortes.	2063000

Les échanges entre Rotterdam et la France ont compris surtout les objets qui suivent :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Vins et eaux-de-vie. . . .	2872500 f.
Fils et tissus.	1805300
Mercerie et fabrications diverses.	1440000
Sucre.	705400
Drogueries pour la médecine et les arts. . . . : .	562000
Métaux bruts et ouvrés. . .	514000
Épiceries de toute espèce. . .	216800
Coton en laine.	191500
Cuirs, peaux, laine, poils, etc.	134200
Huiles pour les arts.	100100

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Grains.	Froment	1167000 f.	1418000 f.
	Orge perlé . .	136000	
	Seigle. .	115000	
Beurre et fromage.			950000
Café.			270000
Métaux, étain, cuivre, acier.			259000
Genièvre.			251000
Graine de lin.			137000
Céruse.			81000
Colle.			50000
Thé.			50000
Riz.			50000

BELGIQUE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, pages 196 et suivantes.

COMMERCE MARITIME EN 1832.

Quoique la navigation de l'Escaut ait été suspendue pendant les six dernières semaines de l'année 1832, le port d'Anvers a reçu, durant cette année, 868 navires de plus qu'en 1831, et 302 de plus qu'en 1829, dernière année de la plus haute prospérité de cette place. Il est vrai que cet accroissement provient du besoin de céréales ressenti en Belgique en 1832, c'est-à-dire d'une cause accidentelle.

En 1832, il est entré dans ce port 1,246 navires jaugeant 151,042 tonneaux; et il en est sorti 1269 navires, jaugeant 157,801 tonneaux.

54 bâtimens français, jaugeant 4,605 tonneaux, ont pris part à la navigation directe entre la France et Anvers; savoir, à l'entrée, 28 jaugeant 2,310 tonneaux; à la sortie, 26 jaugeant 2,295 tonneaux.

Le commerce d'Anvers, en 1832, a donné les résultats suivans :

En 1832, les importations de ce port se sont élevées à 110,340,800 fr., et les exportations, à 11,225,300 fr.

Le montant des importations a excédé de 63,453,400 fr. celles de l'année précédente.

Les principaux articles du commerce de 1832 ont été :

A L'IMPORTATION.

Café.	19537500 f.
Céréales	14970900
Tabacs	11965400
Tissus divers.	11537500
Cuirs	8808700
Sucres.	6761100
Vins et spiritueux.	6051700
Graines	4890900
Coton	4307600
Potasse	2947700
Riz et cacao.	2194600
Teintures	2155800

A L'EXPORTATION.

Lins bruts et peignés. . . .			2311500 f.
Clous			1228300
Tissus	de coton	blancs 277600	1097700
		impr. 382700	
	de lin.	437400	
Sucres raffinés			965600
Armes.			578000
Cuirs			454100
Verres à vitres			435200
Métaux bruts et ouvrés. . .			425200
Ecorces			419300

Les échanges entre Anvers et la France ont compris surtout les objets suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE A ANVERS.		EXPORTATIONS D'ANVERS POUR FRANCE.		
Vins	5235400 f.	Clous		357900 f.
Tissus	1929400	Tissus de coton blancs	51400	210900
Teintures	590700	Tissus de coton impr.	85300	
Drogues	540300	Tissus de lin et de chanv.	74200	
Huiles	408600	Armes		155700
Cuirs secs	363800	Métaux bruts et ouvrés		125200
Sucres	173900	Zinc		97400
Spiritueux	153900	Lins bruts et peignés		80900
Cafés	148200			
Laines	121300			
Fruits	105600			

NAVIGATION ET COMMERCE MARITIME EN 1832.

La navigation d'Ostende, en 1832, a été beaucoup plus active que pendant l'année 1831, autant qu'on en peut juger par le résumé approximatif ci-dessous :

En 1832, il est entré dans ce port 934 navires jaugeant ensemble 110,331 tonneaux, et il en est sorti 860 navires jaugeant ensemble 102,249 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Ostende et nos ports étaient au nombre de

A l'entrée, 43 navires jaugeant 3712 tonneaux.
A la sortie, 54 id. 4556

Le commerce d'Ostende s'est ressenti de l'amélioration qu'a éprouvée la navigation en 1832.

Les importations de ce port, en 1832, se sont élevées à 45,309,900 fr.; et les exportations, à 16,529,300 fr.

Voici le détail des articles qui figurent, pour les plus fortes sommes, dans chacun de ces deux totaux :

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.		
Céréales		8137200 f.	Écorces		2288400 f.
Tabac		4403600	Indigo		1719800
Coton		3088600	Tissus de lin et chanv.	754000	1584000
Sucre		2881700	Tissus de soie	630000	
Café		2742000	Beurre, œufs et volailles		1500000
Bois de construc.	1187400	2062600	Bois d'ébénisterie	417600	1293200
Bois de teinture	875600		Bois de teinture	875600	
Laines		1994500	Drogues		1187400
Indigo		1719800	Café		1166800
Drogues		1187400	Lin		1051500
Sel		1155000	Écaille de tortue		951500
Vins		1011800	Dents d'éléphant		575000
Écaille de tortue		951500	Étain		417400

Note des frais de navigation intérieure entre Ostende et Anvers, pour un navire de 200 tonneaux (1).

Quatre écluses, à 6 c. par tonneau pour chaque écluse.	48	»
Quinze ponts d'Ostende à Gand, à 36 c. par navire.	5	40

(1) La largeur des écluses, entre Ostende et Anvers, est de 8 mètres 50 centim. (26 pieds).

Pour traverser la ville de Bruges, cinq hommes haleurs, à 3 fr.	15	»
Sur le canal de Bruges à Gand, deux chevaux, à 15 f. par cheval.	30	»
De Gand à Anvers, treize ponts, à 1 fr.	13	»
A Wetteren, un pont à 1 fr. 40 c.	1	40
A Termonde, un pont à 1 fr. 40 c.	1	40
Passage du pont de Termonde, 5 fr.	5	»
Haleurs de Gand à Termonde, de cinq à quinze hommes suivant le temps, à 4 fr. par homme.	60	»
Haleurs pour traverser la ville de Gand, de 5 à 10 fr. par homme.	50	»
Un pilote d'Ostende à Anvers.	60	»
Total.	289	20

Le pilotage de Flessingue à Anvers coûtant environ 100 fr., l'excédant de frais pour un navire arrivant à Anvers par Ostende et la navigation intérieure, est de 189 fr. 20 c.

Le commerce d'Ostende avec la France consiste dans les articles ci-après :

IMPORTATIONS DE FRANCE A OSTENDE.	
Vins	1011800 f.
Café	234000
Riz	158500 f.
Tabac	113600
Coton	76300
Céréales	44500

EXPORTATIONS D'OSTENDE POUR FRANCE.		
Indigo		1719800 f.
Bois d'ébénisterie	417600	1293200
Bois de teinture	875600	
Drogues		1187400
Café		1166800
Tissus de lin et chanv.	489000	1119000
Tissus de soie	630000	
Écaille de tortue		951500
Dents d'éléphant		575000
Etain		417400

FRANCE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures et le mouvement commercial en 1831, tome Ier, pages 198 et suivantes.

L'ordre des matières de notre première année exigeait que l'on consacrât un article spécial au commerce de chacun des ports; nous avons autrement procédé cette année, en réunissant en tableaux les mouvemens pour 1832 et 1833. Nous abrégerons ainsi une foule de détails d'un intérêt secondaire au profit des renseignemens d'une nécessité absolue, tels que les tarifs et la législation relative à diverses branches du commerce maritime.

En même temps, nous comblons une lacune, en donnant un aperçu du commerce de la ville de Paris et des débouchés de son immense industrie, dont nous n'avions pas parlé en 1833.

La profondeur des radiers est de 2 mèt. 42 cent. (7 pieds 5 pouces).

Un navire, pour pouvoir se rendre d'Ostende à Anvers, ne doit pas avoir au-delà de 7 mèt. 96 cent. (24 pieds 1/2) de largeur, et 2 mèt. 4 cent. (7 pieds) de tirant d'eau.

Le pilotage d'Ostende à Anvers pour les navires de 60 à 100 tonneaux, est de 30 à 40 fr.

Les frais d'allége ne sont pas compris dans la présente note.

PREMIER TABLEAU

Du commerce maritime de la France en 1832.

IMPORTATIONS.

Pays de provenance.	Navires français.	Tonn.	Navires étrangers sous pavillons des pays de provenance. Nav.	Tonn.	Autres pavillons. Nav.	Tonnage.	Valeur totale des importations.
EUROPE.							fr.
Russie.	113	16786	101	27884	241	50663	34727567
Suède.	10	662	156	27253	23	3197	4491260
Norwége.	6	837	509	88317	13	2315	7602501
Danemarck. . . .	4	408	43	5047	45	5084	1824151
Prusse..	8	783	162	25666	85	8301	23368928
Villes anséatiques.	132	12311	171	16267	87	7471	15204775
Hollande.	80	6517	137	13730	33	3710	8200836
Belgique..	50	4378	15	1810	15	1488	63956052
Angleterre -- Gibraltar, Malte, îles Ioniennes. .	961	39037	1686	127767	23	3596	43952925
Portugal. — Madère, îles du Cap-Vert et les Açores.	44	4760	6	424	8	1347	1071816
Espagne et les îles Canaries.	253	19321	340	11494	72	11282	27227240
Autriche et le roy. Lombard-Vénitien.	5	491	114	29559	15	3286	34175448
Sardaigne, île et continent. . . .	1320	66404	464	21511	33	2725	72807148
Deux-Siciles. . . .	77	11030	255	57009	49	8410	21079213
Toscane. — Modène, Parme, Etats romains, Lucques.. . . .	259	12021	151	8581	134	12999	11424707
Suisse.	»	»	»	»	»	»	23264843
Allemagne.. . . .							22385405
Grèce, et ses îles de l'Archipel.. .	7	986	22	4019	1	280	994292
Turquie, et ses îles de l'Archip.	69	11042	»	»	85	19879	19839328
AFRIQUE.							
Egypte.	38	7539	»	»	2	544	3895896

IMPORTATIONS.

Pays de provenance.	Navires français.	Tonn.	Navires étrangers — Sous pavillons de pays de provenance. Nav.	Tonn.	Autres pavillons. Nav.	Tonnage.	Valeur totale des importations.
							fr.
Alger.	81	8667	»	»	9	2018	1417698
Etats barbaresq. .	88	8756	»	»	39	4715	7199231
Possessions angl. Cap de Bonne-Espérance, île Maurice. . . .	4	1179	1	280	»	»	489730
Autres comptoirs de la côte d'Afrique.	1	263	»	»	»	»	101279
ASIE.							
Inde.. Possessions anglaises.	15	5492	»	»	1	210	14484240
Inde.. portug..							1177
Inde.. holland.	3	1004	»	»	»	»	1985636
Inde.. français..	3	756	»	»	»	»	397580
Chine.	1	254					48932
Cochinchine, Philippines, îles de l'Océanie. .	»	»	»	»	»	»	571433
AMÉRIQUE.							
États-Unis. . . .	67	16766	285	90022	3	824	89359685
Haïti.	30	5565	»	»	»	»	3536482
Possessions — Anglaises. — Canada, Nouvelle-Ecosse, Terre-Neuve, Antilles et Guyane. .	»	»	1	500	»	»	815
Possessions — Espagnoles. — Cuba et Porto-Rico.	29	6774	3	327	2	416	3427750
Possessions — Danoises. — St-Thomas.	7	1500	»	»	1	235	493082
Possessions — Hollandais. St-Eustache Curaçao, Guyane. .	»	»	»	»	»	»	»
Brésil.	29	6677	3	518	6	1364	5913505
Mexique. . . .	25	5398	»	»	1	294	7876760

IMPORTATIONS.

Pays de provenance.	Navires français.	Tonn.	Navires étrangers — Sous pavillons de pays de provenance. Nav.	Tonn.	Navires étrangers — Autres pavillons. Nav.	Tonnage.	Valeur totale des importations.
							fr.
Colombie. . . .	7	1815	»	»	»	»	471514
Pérou (B.-Pér.).	3	564	»	»	»	»	277846
Bolivia (H.-Pér.)	»	»	»	»	»	»	»
Chili.	7	1840	»	»	»	»	2071060
Rio de la Plata, Monte-Video et Buénos-Ayres.	21	4394	»	»	»	»	4652524
COLONIES FRANÇ.							
Martinique. . .	137	35200	»	»	»	»	16403337
Guadeloupe. . .	184	45178	»	»	»	»	23366978
Cayenne. . . .	24	4304	»	»	»	»	2000528
Sénégal.	26	2762	»	»	»	»	2595428
Bourbon. . . .	63	19521	»	»	»	»	14911818
Saint-Pierre et Miquelon, et pêche française.	»	»	»	»	»	»	7297803
(*Voyez* pour la navigat. l'article de la pêche française, équipages et sauvetages. .	»	»	»	»	»	»	166824
Total. . . .	4290	399948	4625	557985	1026	156653	652872341
						Numéraire importé. . . .	133174800
						Total général. . . .	786047150

DEUXIÈME TABLEAU

Du commerce maritime de la France en 1832.

EXPORTATIONS.

Noms des pays de destinat.	Nav. français.	Ton.	Portant pavillon des pays de leur destination. Navires étrangers.	Tonn.	Autres pavillons. Nav. étrang.	Tonn.	Valeur totale des exportations.
EUROPE.							fr.
Russie.	56	7613	20	5547	60	10290	11370266
Suède.	»	»	41	8551	2	500	1161970
Norwége. . . .	3	312	130	18170	19	2764	1659432
Danemarck. . .	3	247	26	3480	21	5478	2452121
Prusse.	9	1362	77	8741	25	3350	10681054
Villes anséatiq.	59	5337	136	18641	65	10440	16688515
Hollande. . . .	62	4997	154	17530	38	5128	25210188
Belgique. . . .	51	3936	47	4895	29	4031	50048593
Angleterre.-Gibraltar, Malte, îles Ioniennes.	1667	48564	2001	99429	33	5484	101737420
Portugal.—Madère, îles du Cap-Vert, Açores. . . .	18	2145	4	327	6	889	1304359
Espagne.—Iles Canaries. . .	137	7976	181	5769	80	2562	40146757
Autriche. . . .	1	116	28	5709	18	2818	7417805
Sardaigne. . . .	776	39813	401	29675	115	6645	51025363
Deux-Siciles. .	19	2291	48	8013	8	1271	9346960
Toscane.-Etats romains, Lucques.	139	6545	289	23520	28	2316	12383212
Suisse et Allemagne. . . .	»	»	»	»	»	»	105424694
Grèce, et ses îles de l'Archipel. . . .	18	2368	34	7819	4	1071	1417821
Turquie, et ses îles de l'Archipel. . . .	40	6509	1	420	87	22660	16242015
AFRIQUE.							
Egypte.	24	4697	»	»	13	3102	3392964
Alger.	161	19342	2	329	57	12197	13011821
Autres Etats barbaresq. .	82	8620	»	»	59	11128	3831651

EXPORTATIONS.

Noms des pays de destinat.	Nav. français.	Ton.	Portant pavillon des pays de leur destination. Navires étrangers.	Tonn.	Autres pavillons. Nav. étrang.	Tonn.	Valeur totale des exportations.
							fr.
Possessions anglaises. – Cap de Bonne-Espérance, île Maurice.	3	1038	11	2992	6	818	1790966
Autres comptoirs de la côte d'Afrique.	3	315	»	»	»	»	459714
ASIE.							
Indes, établissemens — Anglais. . .	25	8144	1	283	»	»	4812043
Indes, établissemens — Portugais. .	»	»	»	»	»	»	3036
Indes, établissemens — Hollandais.	»	»	»	»	»	»	466075
Indes, établissemens — Français. .	4	864	»	»	»	»	91696
Chine.	2	741	»	»	»	»	62059
Cochinchine, Philippines, îles de l'Océanie. . . .	1	151	»	»	»	»	264022
AMÉRIQUE.							
États-Unis. . .	62	15129	195	63282	7	1247	87680912
Haïti.	24	4698	1	166	»	»	5434596
Possessions — Anglaises. .	4	708	3	705	»	»	85426
Possessions — Espagnol. .	30	6786	7	1367	1	338	9228580
Possessions — Danoises. .	17	3339	»	»	1	269	3495018
Possessions — Holland. .	»	»	»	»	»	»	15740
Possessions — Suédoises.	»	»	»	»	»	»	1616
Brésil.	36	8084	3	849	31	6645	9397304
Mexique. . . .	24	5702	1	294	1	24	13399956
Colombie. : .	2	283	»	»	»	»	1240916
Pérou (B.-Pér.)	1	202	»	»	»	»	4674694
Bolivia (H.-Pér.)	»	»	»	»	»	»	94253
Chili.	9	2107	1	215	»	»	5327914
Rio de la Plata, Monte-Video et Buénos-Ayres. . . .	26	5471	2	400	5	1121	4687155

EXPORTATIONS.

Noms des pays de destinat.	Nav. français.	Ton.	Portant pavillon des pays de leur destination. Navires. étrangers.	Tonn.	Autres pavillons. Nav. étrang.	Tonn.	Valeur totale des exportations.
COLONIES FRANÇ.							fr.
Guadeloupe. .	170	42095	»	»	»	»	22908491
Martinique. . .	147	38249	»	»	»	»	21259168
Bourbon. . . .	69	21630	»	»	»	»	5537403
Sénégal.	34	3896	»	»	»	»	2502955
Cayenne. . . .	21	3904	»	»	»	»	2027046
Saint-Pierre et Miquelon, et pêches françaises. . . .	6	852	»	»	»	»	3428397
Total. . .	4045	347385	3817	337118	819	124586	696282132
				Numéraire exporté.			110878999
				Total général.			807161131

NAVIRES français et étrangers entrés dans les divers ports de France, venant de l'Etranger (long cours) pendant l'année 1833.

VENANT DE	Havre.	Bordeaux.	Marseille.	Nantes.	La Rochelle.	Bayonne.	Dunkerque.	Dieppe.	Rouen.	Cherb., Caen.	Granville.	Saint-Malo.	Brest.	Calais.	Cette.	Toulon.	Total en 1833.	Total en 1832.	Total en 1831.	Total en 1830.	Total en 1829.	Total en 1828.	Total en 1827.
	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	v.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.
Martinique	44	18	30	9	»	1	13	»	»	2	1	3	»	»	»	»	121	164	167	160	186	179	169
Guadeloupe	78	»	31	18	»	2	14	1	»	3	2	5	»	»	»	»	181	217	230	190	237	197	184
Bourbon et Maurice	4	18	16	22	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	64	71	82	87	61	61	57
Cayenne	2	4	4	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	22	23	26	24	26	25
Sénégal et Gorée	3	8	14	9	»	»	1	»	1	»	»	»	»	2	»	»	38	43	45	47	44	50	36
Haiti	23	7	6	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42	36	36	50	48	67	62
Brésil	30	2	17	5	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	4	1	60	38	41	58	65	59	50
États-Unis	213	32	79	8	13	»	3	1	»	4	»	1	»	»	6	1	361	375	271	354	366	303	342
Mexique	6	18	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	27	37	39	44	49	39	24
Colombie	2	9	5	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	7	7	14	18	16	18
Pérou et le Chili	1	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	11	11	13	11	6	14
Rivière de la Plata	11	3	10	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	28	23	23	28	39	14	7
Havane et Saint-Yago	10	19	16	6	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	53	38	39	57	76	67	72
St.-Thom. et Antilles étr.	1	8	6	3	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	14	17	32	49	28	32
Mers de l'Inde	2	14	3	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	14	19	16	12	22	16
Calcutta	4	7	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	10	12	17	21	16	8
Chine. Tour du Monde	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	1	2	1	2	»	2
Pêche de la Baleine	11	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	19	14	11	10	6	6
Alexandrie d'Egypte	»	»	38	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38	36	42	44	27	46	94
Entrés en 1833.	447	201	279	101	14	7	31	2	1	9	3	19	5	2	10	2	1128	1176	1120	1249	1345	1196	1218
— — 1832.	443	192	365	108	11	4	32	7	6	19	6	18	4	2	7	2	1176	»	»	»	»	»	»
— — 1831.	382	221	262	134	16	7	27	7	3	12	7	22	»	4	14	2	1120	»	»	»	»	»	»
— — 1830.	445	259	298	112	13	4	39	10	9	12	4	27	»	2	13	»	1249	»	»	»	»	»	»
— — 1829.	456	280	284	110	35	18	36	12	6	27	8	30	5	6	19	7	1345	»	»	»	»	»	»
— — 1828.	445	226	236	129	30	17	27	9	7	16	8	23	5	5	10	4	1196	»	»	»	»	»	»
— — 1827.	456	209	315	118	18	10	18	4	5	12	5	15	3	3	6	2	1218	»	»	»	»	»	»

NOTA. Les Navires venant des ports d'Europe ne sont pas compris dans ce tableau.

NAVIRES français expédiés des divers ports de France pour l'Etranger (long cours), pendant l'année 1833.

POUR	Havre.	Bordeaux.	Marseille.	Nantes.	La Rochelle.	Bayonne.	Dunkerque.	Dieppe.	Rouen.	Cherb., Caen.	Granville.	Saint-Malo.	Brest.	Calais.	Cette.	Toulon.	Total pour 1833.	Total pour 1832.	Total pour 1831.	Total pour 1830.	Total pour 1829.	Total pour 1828.	Total pour 1827.
	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.	nav.
Martinique	32	21	36	12	2	»	10	»	»	4	2	5	»	»	»	»	124	156	187	139	180	194	192
Guadeloupe	45	24	28	21	2	2	2	2	»	6	4	7	»	»	»	»	153	214	225	160	226	198	174
Bourbon et Maurice	4	20	18	26	»	»	»	»	»	1	1	4	»	»	»	»	74	77	66	71	83	69	52
Cayenne	1	8	4	10	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	24	24	30	31	27	20	23
Sénégal et Gorée	2	10	18	10	»	»	1	»	1	»	»	»	»	2	1	»	45	53	48	52	63	54	44
Haïti	18	8	4	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	37	37	35	41	59	39	66
Brésil	23	5	16	2	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	15	2	64	49	39	56	89	87	54
Etats-Unis	15	21	12	3	3	»	»	»	1	4	»	»	1	»	5	1	68	74	54	41	24	39	31
Mexique	9	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	23	32	34	27	36	32
Colombie	»	6	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	9	7	10	22	15	22
Pérou et le Chili	2	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	10	10	12	17	13	12
Rivière de la Plata	8	5	11	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	1	34	32	23	25	35	24	18
Havane et Saint-Yago	6	19	6	4	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	38	28	35	31	60	51	58
Saint-Thom. et Antilles étr.	4	9	4	3	»	2	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	23	20	17	17	41	21	18
Mers de l'Inde	»	19	1	5	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	27	28	16	15	14	17	10
Calcutta	4	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	11	9	8	15	17	14
Chine	1	2	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3	2	2	1	2	3
Pêche de la Baleine	24	3	1	4	»	»	1	1	»	1	1	1	»	»	»	»	37	30	18	24	10	6	4
Sortis en. . . . . 1833.	198	213	161	109	7	6	24	3	2	17	9	22	3	2	27	5	808	878	853	742	1003	902	825
— — 1832.	204	199	166	125	13	4	39	9	4	37	15	28	5	2	24	4	878	»	»	»	»	»	»
— — 1831.	205	234	132	133	8	7	41	6	4	29	5	27	5	4	11	2	853	»	»	»	»	»	»
— — 1830.	186	194	107	104	9	9	30	8	5	34	8	36	5	3	10	»	742	»	»	»	»	»	»
— — 1829.	233	257	146	121	12	15	42	13	7	45	13	38	10	7	31	11	1003	»	»	»	»	»	»
— — 1828.	214	206	150	134	13	25	36	7	8	33	6	31	10	2	21	6	902	»	»	»	»	»	»
— — 1827.	243	236	132	97	9	15	23	6	5	16	5	20	5	2	9	2	825	»	»	»	»	»	»

NOTA. Les Navires français expédiés pour les ports d'Europe ne sont pas compris dans ce tableau

MARCHANDISES DIVERSES importées en [illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

MARCHANDISES DIVERSES importées en France pendant

DESTINATION.	SUCRE.				CAFÉ.				
	Guadeloupe et Martinique.	Bourbon et Maurice.	Havane et Brésil.	Autres sortes étrangères.	Martinique et Guadeloupe.	Bourbon et Maurice.	Haïti directement.	DIVERSES Autres sortes.	
	bariq.	sacs.	caisses.	colis.	fûts.	sacs.	sacs.	fûts.	sacs.
Havre	50350	22470	374	7	4366	2089	26810	2144	72541
Bordeaux	16790	74522	3447	1075	1578	7122	4990	2790	13690
Marseille	23590	94676	13340	3685	2277	4517	10573	2288	65384
Nantes	11080	117870	912	2230	540	7213	11220	1105	8944
La Rochelle	»	»	»	»	30	»	»	»	988
Saint-Malo, Morlaix	980	9477	78	250	150	890	»	»	470
Dunkerque	6780	»	»	»	447	»	»	270	6916
Dieppe, Saint-Valery	150	»	»	»	27	»	»	»	»
Calais, Rouen, Ch., Caen	700	»	»	»	88	»	»	»	»
Granv., Brest, Bayonne	600	500	200	»	60	»	»	»	300
Cette et Toulon	»	»	»	»	»	»	»	»	800
Importations en... 1833.	112000	319515	18349	7247	9563	22431	53583	8597	170033
— 1832.	121500	305332	7979	12733	14163	22344	67130	8594	158056
— 1831.	143900	341237	18048	24050	9905	12759	51721	4099	56932
— 1830.	123600	381347	15226	21042	15056	19291	94329	8570	96070
— 1829.	142700	234472	27004	36209	18269	32972	82430	8185	81727
— 1828.	135500	221280	19422	19351	18333	46682	104604	11212	73318
— 1827.	12900	134813	28599	30621	12177	46582	141715	13525	101074

DESTINATION.	COTON.					INDIGO.		COCHENILLE.	POTASSE et PERLASSE.
	États-Unis.	Brésil.	Égypte.	Autres sortes.	Total.				
	balles.	balles.	balles.	balles.	balles.	caisses.	surons.	surons.	fûts.
Havre	181611	22410	»	6283	210304	4630	490	136	17705
Bordeaux	3154	324	»	2432	5910	4355	1305	1080	812
Marseille	21470	2127	37280	16012	76889	328	135	49	2425
Nantes	4738	402	»	1678	6818	20	10	»	312
La Rochelle	2270	»	»	»	2270	»	»	»	905
Saint-Malo, Morlaix	»	»	»	»	»	»	»	»	70
Dunkerque	1807	»	»	»	1807	»	»	»	2005
Dieppe, Saint-Valery	570	»	»	»	570	»	»	»	»
Calais, Rouen, Ch., Caen	1500	»	»	175	1675	200	100	»	920
Granv., Brest, Bayonne	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cette et Toulon	200	»	»	»	200	»	»	»	»
Importations en... 1833.	217320	25263	37280	26580	306443	9533	2040	1265	25154
— 1832.	201653	16238	26745	16024	260862	6368	973	2230	15232
— 1831.	154014	14505	38434	13715	220668	7617	850	692	13740
— 1830.	190660	38531	36128	18365	283684	7282	1901	820	21564
— 1829.	192793	25138	16089	17480	251500	6697	2724	2579	21333
— 1828	147880	16146	28410	21764	214204	7768	2103	2167	15877
— 1827	161877	21027	78066	26830	287200	5706	2808	4706	15628

l'année 1833, avec comparaison de 1832 à 1827.

DESTINATION.	Cuirs.	Cacao.		Thés.	Gomme du Sénégal.	Poivre.	Piment.	Tabac.	Riz d'Amérique.
	pièces.	sacs.	fûts.	caisses	colis.	sacs.	sacs.	bouc.	fûts.
Havre	118094	6914	292	13205	1232	10250	312	3236	14532
Bordeaux	44312	11742	366	1410	6950	28200	741	1147	3485
Marseille	178250	6944	260	812	3782	15780	961	446	2842
Nantes	12317	528	90	127	4176	12500	»	15	675
La Rochelle	»	»	»	»	»	»	78	»	880
Saint-Malo, Morlaix	18700	»	»	»	»	500	»	300	»
Dunkerque	»	»	210	»	»	»	»	»	332
Dieppe, Saint-Valery	»	»	»	»	»	»	»	»	120
Calais, Rouen, Ch., Caen	»	»	»	»	907	»	»	»	35
Granv., Brest, Bayonne	»	1500	»	»	»	»	»	»	»
Cette et Toulon	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Importations en... 1833	370673	32380	1218	15554	26047	67230	2092	5144	23216
— 1832	344018	15680	1754	11588	20448	37988	1545	4266	23506
— 1831	346150	26207	2444	11025	28134	42441	949	2635	12487
— 1830	478804	28779	1662	13617	6930	19593	3511	2360	14894
— 1829	476100	19442	2614	11213	26992	34121	4675	6601	19465
— 1828	255689	37490	2548	4850	26914	78289	5442	6179	20299
— 1827	288839	37769	3095	16902	18215	58312	4720	11200	8800

DESTINATION.	Girofle.	Rocou.	Salsepareille.	Quinquina.	Cire.	Cannelle.		Bois de teinture.	Bois d'acajou.
	sacs.	fûts.	balles.	colis.	colis.	ces b.	paq.	mille.	billes.
Havre	285	152	149	1140	1005	1540	24231	9000	13675
Bordeaux	741	137	185	1490	260	2634	588	10000	174
Marseille	1522	278	133	212	5682	1120	800	8200	474
Nantes	1270	42	»	»	175	350	»	3700	323
La Rochelle	»	»	»	»	147	50	»	300	»
Saint-Malo, Morlaix	50	»	»	»	»	»	»	300	»
Dunkerque	»	»	»	»	50	»	»	1500	»
Dieppe, Saint-Valery	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Calais, Rouen, Ch., Caen	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Granv., Brest, Bayonne	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cette et Toulon	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Importations en... 1833	3868	600	467	2822	7319	5694	25619	33000	14646
— 1832	10821	1054	445	1436	6875	1667	5032	34200	12105
— 1831	9787	799	178	3257	2602	1443	5468	28900	20042
— 1830	10589	1669	2086	6648	5977	992	8759	28500	10241
— 1829	19838	1841	3585	10548	5679	1106	16618	25600	11311
— 1828	2905	2539	2872	8370	5440	1399	6375	17580	17042
— 1827	17465	2752	1810	6925	6622	2684	53455	18870	10635

COMMERCE DE PARIS.

Quoique Paris ne soit pas une ville maritime, cette capitale se livre néanmoins à des spéculations avec tous les ports de mer tant de France que de l'étranger, par la facilité de ses communications avec Rouen et le Havre, au moyen de la navigation de la Seine. D'ailleurs, les deux entrepôts qui s'établissent donneront un plus grand développement à son commerce avec les villes maritimes; nous devions donc lui consacrer un article.

Paris n'est pas seulement un grand centre de consommation, mais il est aussi le siége d'un mouvement commercial considérable, et d'une production industrielle de la plus haute importance. Le commerce de Paris se partage en deux grandes branches :

1° Celle qui consiste dans ses approvisionnemens en tous genres, et qu'on pourrait appeler commerce d'importation;

2° Celle qui a pour objet l'envoi, soit à l'étranger, soit dans les départemens, des produits des arts et de ses manufactures, et qu'on peut appeler commerce d'exportation.

1° COMMERCE D'APPROVISIONNEMENS ou D'IMPORTATION.

D'après un état dressé par M. de Lavoisier, à l'époque de la révolution, l'évaluation en argent de tous les objets de consommation qui se font à Paris, calculé d'après une moyenne de dix années, était de 250 millions pour les hommes seulement; et, en y comprenant la nourriture et l'entretien des chevaux, elle s'élevait à 260 millions. Comme la population depuis cette époque s'est augmentée d'un tiers, la valeur totale de cette consommation, qui doit former l'objet principal du commerce d'importation de Paris, doit s'élever aujourd'hui, en suivant cette progression, à 345 millions.

Parmi les principaux objets de consommation, le sucre figurait pour une somme de 7,800,000 fr.; les huiles, pour 6 millions; le café, pour 3,125,000 fr.; le cacao, pour 500,000 fr.; le papier, pour 10 millions; le fer, pour 1,600,000 fr.; le plomb, pour 960,000 fr.; les épiceries, pour 10 millions; les drogueries, pour 3 millions; les merceries, pour 4 millions; les quincailleries, pour 44 millions; les draps, pour 8 millions; les étoffes de laine, pour 5 millions; les étoffes de soie, pour 4 millions; les toiles, pour 12 millions. Comme les tissus de coton ont été substitués aux toiles, on peut diminuer d'autant plus l'article des toiles pour en transporter la valeur aux cotonnades fabriquées. Bois à brûler, 20 millions; pain, 20,600,000 fr.; vins, 32 millions 172; eau-de-vie, 2 millions 172; viandes de boucherie, 40 millions 172; œufs, 3 millions 172; beurre frais, 3 millions 172; beurre salé, 2 millions; fromages du commerce de l'épicerie, 1 million 172; foin, 2,100,000 fr.; avoine, 5,250,000 fr., etc.

2° PRODUITS DE L'INDUSTRIE PARISIENNE QUI FORMENT LA MAJEURE PARTIE DE SON COMMERCE D'EXPORTATION.

Notre sujet ne nous permet pas d'entrer dans le détail de toutes les branches d'industrie dont les nombreux produits alimentent le commerce d'exportation de Paris. Cette capitale renferme dans son sein des fabriques de la plus haute importance et telles qu'on en trouverait difficilement ailleurs; nous pouvons citer la manufacture royale des Gobelins, celle des porcelaines de Sèvres, et une quantité d'autres dont les ouvrages sont des plus remarquables. Tous ces produits forment l'objet d'un commerce considérable avec les départemens et l'étranger, qui fournissent en retour des matières premières et de consommation.

La moyenne valeur des marchandises d'exportation qui a été déclarée à la douane de Paris est de 66 à 70 millions par an, qui font environ le cinquième des produits manufacturés que la France fournit à l'étranger. La correspondance directe des maisons de Paris avec les Etats-Unis, les colonies, l'Amérique méri-

dionale et les principales places du commerce maritime de l'Europe, a provoqué la plus grande partie de ces affaires.

Comme Paris possède une banque qui est le centre des virémens de capitaux immenses, ainsi qu'on peut le voir par le tableau que nous donnons de ses opérations, Paris est en relation avec les principales places de commerce; les deux entrepôts qu'on y a établis, bien loin d'être nuisibles aux villes maritimes, leur seront au contraire avantageux, en donnant une plus grande activité au commerce de la France avec l'étranger.

Nous croyons devoir publier à ce sujet un avis intéressant de l'administration des douanes dont la teneur suit :

ADMINISTRATION DES DOUANES.

D'après la loi du 27 février 1832, et en vertu d'une ordonnance royale du 28 juin 1833, deux entrepôts réels de douanes ont été accordés à la ville de Paris.

Les conditions préalables que la loi détermine se trouvant remplies, et des mesures étant prises pour l'organisation du service, le ministre des finances a décidé, le 27 février (1834), que ces établissemens seraient ouverts au commerce le 1er avril de cette même année.

Afin que le commerce n'éprouve aucun retard dans la jouissance de cette nouvelle voie ouverte à ses opérations, on pourra dès à présent diriger sur les entrepôts de Paris toutes les marchandises qui y sont admissibles, en combinant toutefois les expéditions de manière à ce qu'elles ne soient présentées à ces établissemens qu'à l'époque de leur ouverture.

D'un autre côté, l'administration a pensé qu'il était juste et convenable d'anticiper, en faveur du commerce, sur l'exécution de celles des dispositions de l'article 29 du projet de douanes, qui a pour objet de réduire à 25 cent. le prix de chaque plomb pour les marchandises expédiées sur les entrepôts intérieurs ou sortant de ces établissemens, soit pour la réexportation, soit par mutation d'entrepôt. Cette proposition a été soumise au ministre, qui l'a approuvée, par décision du 5 mars 1834.

NOTICE STATISTIQUE DE LA VALEUR DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE PARISIENNE.

La statistique de la ville de Paris porte la valeur des objets de l'industrie parisienne, qui ont été exportés à l'étranger par la douane de Paris, à 5,590,659 fr., parmi lesquels les ouvrages d'horlogerie figurent pour une somme de 679,552 fr.; la bijouterie d'or, pour 643,271 fr.; celle d'argent, pour 411,850 fr.; les effets supportés et d'habillement, etc., linge neuf et ouvragé, pour 827,527 fr.; la mercerie fine, pour 672,248 fr.; la commune, pour 601,633 fr.; les métaux plaqués, vernissés, moirés, etc., pour 1,495,070 fr.; les ouvrages de modes, pour 1,059,906 f.; la librairie, pour 3,063,941 fr.; les gravures et lithographies, pour 525,098 fr.; la parfumerie, pour 548,634 fr.; les peaux ouvrées, pour 1,198,339 fr.; les batistes et linons, pour 650,945 fr.; les velours et étoffes, châles et mouchoirs, pour 3,900,974 fr.; les gazes, pour 740,708 fr.; les dentelles, pour 579,927 fr.; les rubans, pour 1,683,415 fr.; la passementerie, pour 310,017 fr.; la porcelaine fine, pour 674,811 fr.; la commune, pour 374,262 fr.

Tels sont les principaux articles du commerce d'exportation de la ville de Paris pendant la susdite année 1827, dont la valeur totale s'est élevée à 42,493,341 fr.

Les marchandises exportées sous la réserve de la prime sont portées, pour la même année, à la valeur de 21,721,856 fr.

Depuis cette époque, les objets de l'industrie parisienne, ainsi que ceux du commerce d'exportation de la ville de Paris, se sont augmentés considérablement avec sa population, qui s'est presque doublée depuis 1804, ainsi qu'on peut le voir par le tableau suivant des exportations des produits de son industrie de 1828 à 1833 inclusivement.

EXPORTATIONS.

Tableau comparatif du nombre, du poids et de la valeur des colis de marchandises françaises, déclarées pour l'exportation à la douane de Paris, pendant les années 1828 à 1833.

Années.	Colis. Nombre.	Colis. Poids en kilog.	Valeur déclarée par le commerce.
1828.	91066	8223670	66092467 fr.
1829.	94294	8662541	64737731
1830.	87309	8307515	64231108
1831.	82777	8216211	66758574
1832.	93911	9685448	66911055
1833.	114116	10414166	95247371

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS DE LA BANQUE DE FRANCE.

Quant aux opérations de la Banque de France pendant la même année (1827), le mouvement de ses caisses a été de 534,888,678 fr. en numéraire, et de 5,875,775,500 fr. en billets, formant un total de 6,410,664,178 fr., non compris 2,005,585,000 fr. en mandats de virement.

D'après le rapport des censeurs, en 1833, le mouvement des caisses de la Banque a été :

En billets.	3932352000 fr.
En espèces.	625012102
En mandats de virement.	2652080917
Mouvement général.	7209445019 fr.

Les effets escomptés au commerce pendant l'année 1833, se sont élevés, pour le premier semestre, à.	98350740 fr. 44 c.
Pour le deuxième semestre, à.	141938433 92
Total.	240289174 fr. 36 c.

On a remarqué que ces valeurs étaient principalement souscrites par le commerce du second ordre et le petit commerce, et que les grandes notabilités financières avaient eu peu d'occasions d'utiliser les services de la Banque.

Cette grande circulation des capitaux prouve que Paris est devenu le centre des opérations de banque et de commerce de toute la France, ce qui donne une nouvelle activité à toutes les branches de l'industrie nationale dont elle est le grand entrepôt.

NANTES.

La navigation a été ouverte sur toute l'étendue du canal de jonction de la Loire à la Vilaine, depuis Nantes jusqu'à Redon, sur 97 mèt. 000 de longueur, ou 24 lunes. Ce canal, qui est d'une haute importance, complète la communication de Nantes à Brest, puisque les bateaux pourront, en suivant le canal de Nantes à Brest, depuis la première de ces villes jusqu'à Redon, remonter ensuite la Vilaine jusqu'à Rennes, et de là parcourir tout le canal d'Ille et Rance pour se rendre à Saint-Malo.

C'est un fait important et bien digne de l'attention générale, que cette communication intérieure entre la Manche et l'Océan, établie à travers toute la presqu'île de Bretagne.

ESPAGNE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, et le mouvement commercial en 1831, le tome Ier, pages 262 et suivantes.

Le mouvement de la navigation, dans les ports de la Catalogne, pendant l'année 1832, présente les résultats suivans : En 1832, il est entré dans les ports de la Catalogne 544 navires, jaugeant ensemble 45,477 tonneaux ; et il en est sorti 404 navires, jaugeant ensemble 32,413 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à cette navigation étaient au nombre de 35 :

Entrée.	25	jaugeant	2091 tonneaux.
Sortie.	10		696

Le mouvement a été fort actif à Tarragone et dans les ports du sud. On évalue à 10 ou 12,000,000 fr. l'exportation qui s'est faite par ces ports, dans les neuf derniers mois de l'année, en vins, huiles, eaux-de-vie et fruits, de cette partie de la province où il n'existe guère d'autres établissemens industriels que des distilleries. Les expéditions ont eu lieu pour l'Amérique et les contrées étrangères.

La coïncidence de ces achats de l'étranger et des spéculations qui ont imprimé, sur la place de Madrid, un essor inattendu au cours des fonds publics espagnols, expliquent l'affluence considérable des espèces d'or et d'argent sur toute la côte orientale d'Espagne.

Quant à l'importation des produits étrangers, chaque jour, dans les ports catalans comme sur tous les autres points de la Péninsule, elle ressent, d'une manière de plus en plus désastreuse, les effets du système prohibitif adopté, depuis 1826, par l'administration espagnole.

En repoussant les tissus de coton sans exception, les tissus de laine commune, plusieurs espèces de tissus de soie et une foule d'autres produits, les tarifs ont à peu près acquis aux manufactures nationales, et particulièrement à celles de la Catalogne, le monopole de la consommation intérieure.

L'Industrie catalane a dès-lors cessé de se concentrer dans Barcelonne ; Manreza, Sallent, Tarrasa, les environs de Gironne possèdent de vastes établissemens dont plusieurs réunissent, à la filature, la fabrication et l'impression des tissus. Ces établissemens ne peuvent suffire aux demandes. Les papeteries, les usines de toutes sortes se multiplient dans la montagne, là surtout où la présence de l'eau permet l'emploi de grands agens mécaniques : les capitaux ne manquent à aucune entreprise.

Barcelonne reste toujours le grand marché des matières premières. Une foule de produits viennent recevoir, dans ses ateliers, la dernière main-d'œuvre. C'est de ses entrepôts que s'effectue la presque totalité des expéditions à l'intérieur, de telle sorte qu'aux bénéfices de sa propre industrie, cette ville réunit ceux d'une entremise à laquelle le reste de la province est obligé de recourir.

Les communications semblent à la veille de recevoir une activité nouvelle de l'ouverture de la chaussée dite *de las cabrillas* qui, passant par Tortose, le sud de l'Aragon et la Nouvelle-Castille, remplacera avec un immense avantage, la route actuelle de Madrid par Saragosse. Cette voie, dont plusieurs parties existent déjà, doit s'achever au moyen d'actions ou de soumissions particulières qu'on commence à réaliser à Barcelonne, et au remboursement desquelles est affecté un prélèvement annuel sur les revenus nets de la poste.

Le gouvernement suit et encourage avec un vif intérêt le développement de l'industrie catalane.

Une foule de réclamations de la junte de commerce de Barcelonne, ont été déjà accueillies.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE SAINT-SÉBASTIEN EN 1832.

La navigation de Saint-Sébastien a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après : En 1832, il est entré dans ce port 41 navires, jaugeant ensemble 2,066 tonneaux ; et il en est sorti 47 navires, jaugeant ensemble 2,739 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Saint-Sébastien et nos ports étaient au nombre de 57 :

Entrée.	23 jaugeant	1341 tonneaux.
Sortie.	34	2036.

Le commerce de Saint-Sébastien a présenté les résultats suivans, en 1832 :

Les importations de ce port en 1832 ont été de 2,412,000 fr. ; et les exportations de 909,000 fr.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Saint-Sébastien :

IMPORTATIONS.

Tissus	de chanvre et de lin.		545000f	1264000
	de laine	draps 85000	476000	
		autr. 391000		
	de soie.		243000	
Denrées coloniales.				461000
Quincaillerie commune et fine.				174000
Mercerie.				143000
Morue et huile de baleine. . .				110000

EXPORTATIONS.

Froment.	284000 f.
Fer, clouterie et articles y relatifs.	164000
Réglisse.	140000
Laine commune et fine. . . .	110000
Denrées coloniales.	54000

Le commerce entre Saint-Sébastien et la France s'est composé, à peu près exclusivement, des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Tissus	de laine	Draps 85000	476000	1264000f.
		autr. 391000		
	de lin et de chanvre		545000	
	de soie.		243000	
Denrées coloniales.				446000
Quincaillerie commune et fine				174000
Mercerie.				143000
Bijouterie.				75000

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Froment.	260000 f.
Réglisse.	140000
Fer, clouterie et articles y relatifs.	132000
Laine commune et fine. . .	110000
Denrées coloniales.	54000

Le commerce de Bilbao a présenté les résultats suivans, en 1832 :

Les importations de Bilbao se sont élevées à 14,076,900 fr., et les exportations à 6,427,500 fr.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Bilbao :

IMPORTATIONS.

Morue.	2895100 f.
Tissus de chanvre, de lin et d'autres matières.	2894600
Quincaillerie et coutellerie.	1374000
Mercerie.	1177500
Sucre.	717600
Cacao.	694300

EXPORTATIONS.

Laine.	3326500 f.
Fer.	718900
Froment	646200
Biscuit.	421200
Tissus de chanvre et de lin.	240400
Morue.	137000

Cuirs.	623900
Cannelle.	484400
Huile comestible.	165200
Faïence.	136800
Eau-de-vie.	121400

Le commerce entre Bilbao et la France s'est composé à peu près exclusivement des articles suivans :

IMPORTATIONS EN FRANCE.		EXPORTATIONS DE FRANCE.	
Tissus de chanvre, de lin et d'autres matières.	423900 f.	Laine.	406000 f.
Quincaillerie et contellerie.	325600	Froment.	276000
Sucre.	279400	Fer.	252700
Mercerie.	244700	Tissus de chanvre et de lin.	30600
Cacao.	239200	Biscuit.	28000
Cire.	53000		
Cuirs.	44600		
Planches.	36700		

MOUVEMENT COMMERCIAL DE BILBAO EN 1832.

La navigation de Bilbao a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après : En 1832, il est entré dans ce port 200 navires, jaugeant ensemble 17,023 tonneaux ; et il en est sorti 172 navires jaugeant ensemble 14,846 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Bilbao et nos ports étaient au nombre de 34 :

Entrée	19	jaugeant	1373 tonneaux.
Sortie	15		1005.

NAVIGATION ET COMMERCE DE CADIX EN 1832.

La navigation du port de Cadix avec les pays étrangers et les colonies de la Havane, Porto-Rico et Manille, pendant l'année 1832, a donné les résultats suivans :

Il est entré dans ce port 732 navires, jaugeant ensemble 78,037 tonneaux ; et il en est sorti 686 navires, jaugeant 82,267 tonneaux.

La part de la France présente le rapport ci-après entre les expéditions sous pavillon français et sous pavillon étranger.

Pavillon français . . .	13	1451	11	1317
Pavillon étranger. . .	19	2020	21	2704

Les importations et exportations de Cadix avec les pays étrangers et les colonies sont : { Importations 26342600 f. (1). Exportations 50505400

---

(1) Les totaux correspondans du tableau pour 1831, inséré au Tome Ier de l'Annuaire, page 270, comprennent, dans le commerce avec les *pays étrangers*, des valeurs qui appartiennent au commerce avec l'Espagne.

Ces totaux doivent donc, en ce qui concerne les *pays étrangers*, être rectifiés comme suit :

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.		
Pays étrangers. .	32228000 f.	53805700	Pays étrangers. .	26731000 f.	29324800
Colonies.	21577700		Colonies. . . .	2593800	

Les articles les plus importans sont (1):

IMPORTATIONS.

Tissus	de coton.	2880800f	6188900
	de laine .	459600	
	de lin. .	2046900	
	de soie. .	801600	
Sucre.			2981200
Cuirs.			2204900
Bois	de construc. .	1450400	2091700
	douves. . . .	641300	
Cacao.			1908400
Blé.			1176800
Indigo.			893700
Tabac.			740000
Ecaille.			587200

EXPORTATIONS.

Vins.			23721400
Tissus	de coton	2631300f	5851700
	de laine.	373900	
	de lin. .	1411900	
	de soie. .	1434600	
Mercure.			4353800
Tabac.			1684500
Sucre.			1279900
Provisions.			1240400
Eau-de-vie.			799200
Laines.			664600
Cuirs.			497600

Les principaux articles du commerce français sont :

Tissus	de coton. .	147000f	1332000f
	de laine. .	167000	
	de lin. . .	516000	
	de soie. . .	502000	
Blé.			103700
Vins de France.			66200
Indigo.			51000
Quincaillerie.			49200
Droguerie.			45900
Mercerie.			42500
Cristaux.			41400
Peaux corroyées.			37200
Cacao.			34000

Mercure.	417200f.
Soie écrue.	324500
Blé.	292600
Cochenille.	252400
Cuivre fondu en gâteaux.	226000
Cuirs en poil.	144000
Café.	116800
Sucre.	108700
Laine.	76000
Quinquina.	64200
Huile comestible.	58700
Réglisse. (Bois de).	45500
Vins d'Espagne.	31000

Réglement de la Franchise de Cadix (2).

---

(1) Le tableau correspondant, pour 1831, Tome Ier de l'Annuaire, doit être rectifié comme ci-après :

Tissus	de coton. .	3202500	9175000f.
	de laine. .	1879100	
	de lin. . .	3103600	
	de soie . .	989800	
Sucre.			6394300
Tabac.			5302000
Cuirs.			2702000
Cacao.			2674300
Indigo.			2456400
Mercerie.			1165400
Quincaillerie			1155900
Blé.			1084300
Bois	de construc.	252500f.	975100
	douves. . .	722600	
Écaille.			972000
Vins.			12654500

Mercure.			3888800f.
Cuirs.			996400
Tissus	de coton. .	13500f	990500f.
	de laine. .	107900	
	de lin. . .	438200	
	de soie . .	430900	
Eau-de-vie.			955200
Sucre.			740900
Provisions.			375500
Sel.			321600
Laine.			211800
Mercerie.			178700
Safran.			146800
Plomb.			96700
Cacao.			83700
Indigo.			62100

(2) Voir à la suite du tarif des douanes de l'Espagne.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE CARTHAGÈNE EN 1832.

La navigation du port de Carthagène, en 1832, a donné lieu au mouvement ci-après : Entré 140 navires, jaugeant ensemble 20,661 tonneaux, et sorti 133 navires, jaugeant 19,613 tonneaux.

La part du pavillon français, dans la navigation entre Carthagène et la France, a été :

A l'entrée.	45 navires	jaugeant 5462 tonneaux.
A la sortie	41	4837
	86	10299

Le commerce de Carthagène avec l'étranger et les colonies de Cuba et de Porto-Rico, a présenté les résultats suivans, en 1832 : { Importations 1257000 f. / Exportations 365000

Les articles ci-après sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Carthagène en 1832 :

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.	
Sucre.		560000f.	Sparterie.	92000f.
Tissus	de laine. . 32300	174800	Plomb.	65000
	de lin. . . 120800		Soude.	96000
	de soie. . . 21700		Orge.	32000
Quincaillerie.		143200	Vin.	29000
Epicerie.		103900	Huile.	24000
Cacao.		86700		
Fer et acier.		64800		

Le commerce entre Carthagène et la France s'est surtout composé des articles ci-après :

IMPORTATIONS DE FRANCE.			EXPORTATIONS POUR FRANCE.	
Quincaillerie.		137200f.	Sparterie.	69000f.
Tissus	de laine. . 3300f	92300	Orge.	27000
	de lin. . . 67300		Huile	24000
	de soie . . 21700		Vin.	23000
Epicerie.		75900	Plomb.	20000
Fer et acier.		28500		
Droguerie.		18000		
Mercerie.		7400		

MOUVEMENT COMMERCIAL DE MALAGA EN 1832.

La navigation du port de Malaga, en 1832, a présenté approximativement les résultats suivans : Entré 520 navires, jaugeant ensemble 54,010 tonneaux, et sorti 505 navires, jaugeant 49,833 tonneaux.

Parmi les navires venus de France, on comptait 101 navires français jaugeant 10,773 tonneaux ; à la sortie pour France, 106 navires sous pavillon français, jaugeant 12,106 tonneaux.

Voici le relevé du commerce de Malaga, pendant l'année 1832 : { Imp. 6100000 f. / Exp. 14198500

Les principaux articles de ce commerce sont :

A L'IMPORTATION.			A L'EXPORTATION.	
Bois	de construc. 290000f	1155000f	Fruits	4528400f.
	douves. . . 865000		Vins	3769000
Tissus	de chanvre et lin. 280000	630000	Plomb	3030900
	de laine. . . 180000		Huiles	1271700
	de soie. . . 170000		Savon	790000
Cuirs salés		600000	Cuivre	329900
Morue		600000		
Numéraire (or et argent)		550000		
Cacao		450000		
Quincaillerie		420000		
Beurre brut		400000		
Verrerie		328000		

Les principaux articles compris dans le commerce du port de Malaga avec la France sont :

POUR L'IMPORTATION A MALAGA.			POUR L'EXPORTATION EN FRANCE.	
Numéraire (or et argent)		250000f.	Plomb	2190900f.
Tissus	de laine. . 80000	210000	Raisins secs	407800
	de soie . . 80000		Cuivre	265900
	de chanvre et de lin. 50000		Huile	206700
Quincaillerie		100000		
Verrerie		100000		

COMMERCE DE VALENCE AVEC LA FRANCE.

Un tableau du mouvement commercial de la province de Valence fera ressortir l'importance des relations de cette province avec la France.

Ces relations ne sont plus ce qu'elles étaient à l'époque où plus de trente maisons opulentes, occupées de spéculations de commerce et de banque, faisaient de Valence une des plus riches factoreries françaises.

L'élévation des tarifs espagnols ne permet pas d'espérer que notre commerce reprenne jamais, à Valence, son ancienne activité. Toutefois la population, qu'on évalue à 107,000 âmes, conserve encore l'habitude et le goût de nos produits, et l'étude attentive de ceux qui lui conviennent le mieux peut, sinon en agrandir, du moins en assurer l'écoulement.

IMPORTATIONS.

Tissus de lin. — Nos fabriques de Laval en envoyaient autrefois de fortes quantités en Espagne. Ils tiennent encore le premier rang parmi nos expéditions; mais la concurrence anglaise et, plus encore, l'usage général des tissus de coton tendent à en diminuer chaque jour la consommation.

Tissus de soie. — Les tissus français ont conservé une assez grande faveur à Valence, où la consommation des objets de luxe est considérable. Les fabriques espagnoles fournissent, à peu près complétement, aux besoins de la Péninsule pour toutes les étoffes unies communes; elles peuvent les établir à un prix inférieur aux nôtres; mais elles ne soutiendraient nullement la concurrence pour les étoffes ouvrées, les gazes nuancées, les fichus, les velours épinglés et, généralement, pour tous les articles qui exigent des frais un peu considérables de première mise en œuvre.

Tissus de laine. — *Draps.* Nos envois à Valence sont bien faibles auprès de ce

que nous lui fournissions autrefois ; mais les draps français fins sont toujours préférés à ceux des fabriques espagnoles.

Articles de Paris. — Les innombrables objets que comprend cette dénomination, c'est-à-dire la mercerie, la quincaillerie fine, bourses, brosses, parapluies, portefeuilles, nécessaires, décors, bronzes, etc., fabriqués aujourd'hui, chez nous, à des prix fort modiques, sont très-recherchés à Valence, comme chez tous les étrangers. La plupart de ces articles peuvent compter sur un prompt débit, avec un bénéfice net de 30 à 35 pour 070.

Une manufacture de tissus cirés, fondée à Valence, en 1830, par trois émigrés catalans qui ont apporté de France les meilleures méthodes, et qui ont déjà fourni des tissus dont le moelleux et l'éclat égalent ceux des tissus français, a, tout récemment, livré des taffetas peints transparens pour stores et devantures. Elle a beaucoup à faire pour approcher des stores français.

Faïence et porcelaine. — La fabrication de la faïence occupe environ 626 ouvriers dans la province.

La fabrique de *la Alcora*, fondée vers le milieu du dernier siècle, par le duc d'Aranda, n'occupe que 260 ouvriers. Elle en occupait autrefois 500. Les faïences sont, en général, meilleures que les porcelaines.

Quelques essais de porcelaine faits, en 1831, par un fabricant belge, lui ont moins bien réussi que ses essais de faïence.

Les montagnes voisines de Valence fournissent les terres aux faïenceries.

Verres et cristaux. — Des bouteilles, des cloches, des verres à boire sont à peu près les seuls produits des verreries valenciennes, exclusivement dirigées par des Espagnols. Le prix en est fort élevé en raison de la qualité.

Elles ne fabriquent ni verres à vitres, ni verres à quinquets. Un seul de ces derniers verres, et de la qualité la plus commune, se vend, à Valence, plus de 1 f anc.

D'autres provinces d'Espagne sont plus avancées sur ce point; mais elles emploient un certain nombre de verriers français.

Chapellerie. — Les restrictions apportées par le tarif à l'introduction de la chapellerie étrangère ont favorisé le développement de cette branche de l'industrie nationale.

Valence fournit à une bonne partie de la consommation espagnole. Elle a vingt-deux fabriques, sept de fin et quinze de commun.

Les qualités supérieures sont confectionnées avec le poil de lièvre d'Asie, qu'on tire de Marseille. Elles sont, en général, bien traitées, aussi bien à l'œil que les chapeaux français, mais moins solides, parce que le feutrage en est moins parfait.

La fabrication des chapeaux de paille et celle des visières vernissées vient d'être introduite à Valence par un Français. La dernière seulement paraît lui donner des bénéfices.

Malgré l'opposition du peuple, la chapellerie de paille remplace, tous les jours, la mantille. La culture de la paille de Florence a été introduite dans la province par la société d'encouragement.

On évalue à 317,800 fr. la valeur de la fabrication valencienne, à 31,780 le nombre des chapeaux fabriqués par an. Une seule maison en fournit 8,000.

L'importation française à Valence, en 1831, ne s'élevait qu'à 5,000 fr.

Imprimerie. — La première fonderie de caractères établie à Valence date de 1820 ; elle est due à un élève de Didot. Elle approvisionne aujourd'hui Madrid et presque toute l'Espagne de caractères qu'autrefois on tirait de France et d'Angleterre. La différence dans le prix des plombs et du régule a fait la fortune de l'entreprise, dont les produits sont évalués à environ 60,000 fr., par an.

Valence a, en ce moment, onze imprimeries, qui publient par an 3,000 feuilles environ, et dont trois peuvent donner de fort belles éditions.

On a dû remarquer que dans cette revue sommaire de la situation de l'industrie valencienne, le nom français s'associe à plusieurs exploitations importantes : peut-

être n'apprendra-t-on pas sans intérêt que 39 établissemens français existant à Valence, à la fin de 1832, ont occupé 974 ouvriers.

Un ordre royal, du 20 avril dernier, a prohibé l'entrée, en Espagne, des verres à vitres et des lanternes.

Cette mesure ne doit, aux termes mêmes du décret, recevoir son exécution, que trente jours après sa publication, pour les provenances de France, et quarante jours, pour les arrivages d'Allemagne.

PORTUGAL.

Nota. Voir, pour la position, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome 1er, pag. 288 et suivantes.

Nous regrettons amèrement de ne pouvoir donner les résultats du commerce maritime du Portugal autrement que nous le faisons; mais l'état d'anarchie dans lequel cette puissance se trouve depuis deux ans a paralysé toutes les transactions commerciales et rendu impossible tout relevé statistique.

COMMERCE MARITIME DU PORTUGAL ET DE LISBONNE.

Lisbonne est le centre du commerce du Portugal, et les Anglais, qui depuis le fameux traité de Methuen y jouissent de grands avantages, sont en possession de la plus grande partie de son commerce avec l'étranger.

Le Portugal ne fait presque aucun commerce direct avec les puissances de l'Europe qui entretiennent des consuls à Lisbonne. Les Anglais, les Français, les Hollandais, les Hambourgeois, les Danois, les Suédois, les Espagnols et la plupart des états de l'Italie y portent les produits de leur sol ou de leur industrie manufacturière, et prennent en retour les productions du Portugal et de ses colonies des deux hémisphères, qui consistent principalement en sucre, café, cacao, vanille, coton, indigo, bois de teinture, baume de copahu, tabac, poivre, cannelle, gingembre, cuirs, dents d'éléphans. Indépendamment de ce commerce d'importation et d'exportation, Lisbonne fait encore un grand commerce en vins, olives, huile, fruits secs, oranges et citrons.

D'après le tableau suivant des vaisseaux entrés dans le port de Lisbonne et qui en sont sortis en 1833, on peut se former une idée du peu de part qu'ont les Portugais à leur propre commerce maritime, et de la proportion de celle qu'y prennent les autres nations.

En 1832, il est entré dans ce port 678 navires, jaugeant ensemble 66,433 tonneaux, et il en est sorti 659 navires, jaugeant ensemble 62,822 tonneaux.

Ainsi qu'on le voit, le commerce des Anglais a excédé le double de celui des autres nations. Ce commerce n'était plus à la vérité aussi considérable depuis la guerre qui a ravagé le Portugal; les importations de l'Angleterre dans les ports de Lisbonne, de Sétubal, de Figuera, de Porto ainsi que dans ceux des Algarves, se sont élevées à 18,909,800 francs, et les exportations du Portugal en Angleterre à 10,821,500 francs. Les vins de Porto forment le principal article d'exportation en Angleterre; on l'évalue à une moyenne de 25,000 pipes par année. Les importations de l'Angleterre en Portugal consistent principalement dans les produits de leurs manufactures pour des sommes considérables.

ITALIE.

SARDAIGNE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures et le mouvement commercial en 1830, le tome Ier, pag. 296 et suivantes.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE LA SARDAIGNE EN 1832.

La navigation des états sardes de terre ferme, avec l'étranger et l'île de Sardaigne, a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Entré 4,640 navires, jaugeant ensemble 419,246 tonneaux; et sorti 4,745 navires, jaugeant 439,061 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre la Sardaigne et nos ports, sont au nombre de 2,646 :

Entrée.	1345 jaugeant	66935 tonneaux.
Sortie.	1301	64636

Le commerce des états sardes de terre ferme avec l'étranger et l'île de Sardaigne a présenté les résultats suivans en 1832 :

Importations	143607400 f.
Exportations.	110433800

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial des états sardes de terre ferme :

IMPORTATIONS.

Tissus	de coton	14398400	29105200f
	de laine. .	8009500	
	de lin et de chanvre	1995200	
	de soie . .	4702100	
Grains et farines			29029300
Huile d'olives.			16222200
Sucre			12214000
Café.			5163000
Coton en laine			3769300
Chanvre			3449400
Peaux brutes, etc.			3415600
Poisson salé.			3195900
Laine			3170200
Vins			3169700
Soie grége			2811100
Tabac.			2620800
Indigo.			2242000
Fromage			1660200

EXPORTATIONS.

Tissus	de coton .	9352600	23086500f
	de laine. .	6978600	
	de lin et de chanvre	2212100	
	de soie . .	4543200	
Huile d'olives.			19788700
Grains et farines			16797000
Sucre.			5959500
Soie grége			4146700
Riz.			2800600
Peaux brutes, etc			2672100
Coton filé.			2429900
Café			2390800
Poisson salé.			2030100
Indigo			1666600
Coton en laine			1663400
Papier à écrire			1591600
Chanvre.			1381200

Le commerce entre les états sardes de terre ferme et la France s'est composé, en majeure partie, des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Tissus	de coton .	2274400	8891000f
	de laine. .	2696500	
	de lin et de chanvre.	261300	
	de soie . .	3658800	

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Huile d'olives	18971300f
Blé	15069500
Riz	1983900
Soie grége	1394500
Peaux non préparées.	576400

Blé			5356700
Sucre			4677100
Vin	ordinaire	907000	1116100
	fin	209100	
Poisson salé	Morue	968500	986500
	Thon mariné	18000	
Drogueries diverses			815500
Huile d'olives			755000
Café			724400
Quinquina			569700
Coton en laine			549800
Quincaillerie			482500

Tissus	de coton	89400	458000
	de laine	69600	
	de lin et de chanvre	226200	
	de soie	72800	
Laine			295500
Drogueries			295000
Plumes d'autruche			218300

MOUVEMENT COMMERCIAL DE L'ILE DE SARDAIGNE EN 1832.

Voici les résultats de la navigation de l'île de Sardaigne en 1832, avec l'étranger et les états sardes de terre ferme :

Entré 242 navires, jaugeant ensemble 17,133 tonneaux ; et sorti 258 navires, jaugeant 25,356 tonneaux.

La part du pavillon français, dans la navigation entre l'île de Sardaigne et la France, a été :

Entrée	18 navires jugeant	368 tonneaux
Sortie	18	368

Le commerce de la même île s'est réparti comme suit :

Importations	3278100 f.
Exportations	3158900

Les articles suivans sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans ce mouvement commercial :

IMPORTATIONS.

Grains			1060000f
Tissu	de coton	129700	448100
	de laine	184600	
	de lin	70000	
	de soie	67800	
Fer et acier			325000
Sucre	brut	28800	164200
	raffiné	135400	
Quincaillerie			150400
Bois de toutes sortes			122300
Verrerie			105000
Droguerie et épicerie			102000
Pelleterie			81200

EXPORTATIONS.

Peaux brutes	561300f.
Fromage salé	509400
Grains	367000
Sel	295000
Laine brute	155000
Corail	150000
Huile d'olives	125000
Graine de lin	125000
Thon salé	118000
Vins	100000

Le commerce entre l'île de Sardaigne et la France, en 1832, s'est surtout composé des articles ci-près :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Tissus	de coton	68000	190100f
	de laine	89300	
	de lin	13000	
	de soie	19800	
Fer et acier			120000
Sucre	brut	16300	93700
	raffiné	77400	

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Peaux brutes et cuirs	503000f
Laine brute	55000
Amandes	35000
Fromages salés	30000
Plomb alquifoux en galène	30000
Cire jaune	28000
Liége	32000

Quincaillerie et mercerie . . .	88000	Chevaux et bœufs	26000
Droguerie et épicerie	80000		
Pelleterie.	70000		
Verrerie	68000		
Bijouterie et horlogerie.. . . .	47500		
Modes	40300		

MOUVEMENT DU COMMERCE MARITIME DE NICE EN 1832.

La navigation de Nice a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Entré 1,565 navires, jaugeant ensemble 101,465 tonneaux, et sorti 1,515 navires, jaugeant 94,327 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre le port de Nice et les nôtres étaient au nombre de 2155 :

Entrée 1089 bâtimens jaugeant	51184	tonneaux.
Sortie 1066	50247	

Le commerce de Nice a présenté les résultats suivans en 1832 :

Importations	25874900 f.
Exportations	31062700

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial du port de Nice.

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Huiles.	13805300f.	Huiles	17733700f.
Blé.	8193800	Blé.	10313500
Sucre	704700	Riz	1768800
Vins.	689600	Oranges et citrons	164400
Morue.	376100	Chapeaux de paille.	113600
Café.	362800	Farines.	111700
Drogueries.	263600		
Fromages	118100		

Les huiles importées à Nice viennent principalement des Deux-Siciles et des états barbaresques.

Le commerce entre le port de Nice et la France s'est composé en grande partie des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE		EXPORTATIONS POUR FRANCE.	
Blé.	5258000f.	Huile.	17601200f.
Huile.	751900	Blé.	10313500
Sucre.	688700	Riz.	1767300
Vins	561600	Droguerie	113600
Café.	301900	Farine	98100
Morue.	270100	Oranges et citrons	94300
Drogueries.	260100	Chanvre..	84100
Fromages	104700		
Mercerie et quincaillerie. . .	91500		

ITALIE.

DUCHÉ DE TOSCANE.

Nota. Voir, pour la position, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures et le mouvement du commerce en 1831, le tom. Ier, pag. 303 et suivantes.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE LIVOURNE EN 1832.

La navigation de Livourne, qui fait presque tout le commerce maritime de la Toscane, a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Entré 3387 navires, jaugeant 253,150 tonneaux; et sorti 3,249 navires, jaugeant 230,810 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Livourne et nos ports, étaient au nombre de 626 :

Entrée.	352 jaugeant	12605 tonneaux.
Sortie	274	13770

Le commerce de Livourne avec l'étranger, a présenté les résu ltatssuivans en 1832 ;

Importations.	68720000 fr.
Exportations.	49805000

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Livourne :

IMPORTATIONS.

Tissus	de coton et de fil.	14140000	18735000f
	de laine.	4595000	
	de soie. (V. *Soie.*)		
Grains et farines			11845000
Soie grége, moulinée et tissus de soie.			5580000
Sucre			2575000
Coton en laine et filé			2325000
Quincaillerie, bronze et bijouterie.			2155000
Peaux et cuirs			1535000
Fer et autres métaux			1030000
Gomme, cire et autres articles du Levant.			960000
Epiceries et drogues			895000
Café et cacao			795000
Teintures			720000
Vins, eaux-de-vie et esprits.			625000
Laines			610000
Porcelaines et cristaux.			540000

EXPORTATIONS.

Tissus.	de chanvre. (V. *Chanvre.*) de coton et de laine. de soie (V. *Soie.*)	6710000f
Soie grége, moulinée et tissus de soie		6345000
Grains et farines		2715000
Chapeaux de paille		2440000
Denrées coloniales		2400000
Chanvre et tissus de chanvre.		1935000
Papier et chiffons		1810000
Marbre et albâtre.		1455000
Bois de construction, etc. . .		1390000
Huile.		1370000
Peaux et cuirs		1190000
Drogues et articles du Levant.		770000
Salaisons.		760000
Ecorce de liége.		700000
Objets d'art		570000

Le commerce entre Livourne et la France s'est composé à peu près exclusivement des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Tissus	de coton et de fil.	700000	3580000f.
	de laine.	520000	
	de soie. .	2350000	

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Grains et farines.	2590000f.
Chanvre et toile de chanvre .	716000
Huile	670000
Chapeaux de paille.	520000

Sucre	500000	Potasse	400000
Peaux et cuirs	400000	Suif	200000
Vins, eau-de-vie et esprits	380000	Soie grége et moulinée	155000
Quincaillerie, bronze et bijouterie	370000	Bois de construction, douelles	150000
Epiceries et drogues	205000	Laine	140000
Café et cacao	190000	Toiles, tabac et denrées coloniales *pour la Corse*	530000
Grains et farines	160000	Tissus de fil. (V. *Chanvre* et *Toile.*)	
Porcelaines et cristaux	160000		

En comparant les résultats généraux du mouvement commercial de Livourne, en 1832, à ceux qui ont été constatés pour 1831, on trouve qu'en 1832 les importations de ce port se sont accrues de 8,960,000 francs, tandis que ses exportations ont subi une diminution de 4,615,000 francs.

L'accroissement des importations est dû aux expéditions considérables de céréales dirigées sur le port de Livourne, par suite des mesures de quarantaine prises, à l'occasion du choléra, dans le royaume des Deux-Siciles où les arrivages de la Grande-Bretagne n'étaient pas admis. Beaucoup de bâtimens anglais expédiés pour les Deux-Siciles ont dû venir débarquer leurs chargemens à Livourne.

Quant à la diminution des exportations, elle provient surtout :

De la stagnation des demandes des céréales ;

De la réduction des expéditions de marchandises anglaises pour le Levant ;

Du décroissement du commerce des chapeaux de paille et de soieries de France, qui constituent les deux plus grandes ressources industrielles de la Toscane ;

Enfin, des alarmes inspirées par des bruits de guerre plusieurs fois répandus.

Les relations particulières de Livourne avec la France en 1832 ont donné pour résultat, comparativement à 1831, une augmentation de 350,000 fr. pour l'importation, et de 2,815,000 fr. pour l'exportation.

La draperie, les articles de mode et le sucre raffiné, ont produit l'augmentation des importations. Une circonstance heureuse a favorisé nos fabriques de draps du Midi, c'est la hausse du prix des draps d'Allemagne. Cet avantage est donc fortuit, et il convient de remarquer que, depuis plusieurs années déjà, notre draperie ne soutient plus, sur les marchés d'Italie, la concurrence de la draperie belge et allemande.

Une préférence marquée est acquise à nos produits pour les objets de mode.

Le grand débit de nos sucres a été provoqué par leur bon marché.

Quant à l'accroissement des exportations de Livourne pour nos ports, il provient presque entièrement des expéditions de blés et d'huiles.

Pour remédier au malaise du commerce, diverses mesures ont été prises. Ainsi, on a supprimé, à partir du 1er mai dernier, le droit de cinq sous par livre, perçu à l'exportation des soieries, et en outre, on a encouragé la fabrication par des primes d'exportation.

ROYAUME LOMBARDO-VENITIEN.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures et le mouvement du commerce en 1831, le tome Ier, pages 308 et suivantes.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE VENISE EN 1832.

La navigation du port de Venise, en 1832, a donné lieu au mouvement ci-après :

Entré, 494 navires, jaugeant 51,983 tonneaux ; et sorti, 556 navires, jaugeant 64,628 tonneaux.

Deux navires français seulement ont pris part à la navigation directe entre la

France et Venise, en 1832; ils jaugeaient, l'un à l'entrée, 107 tonneaux, l'autre à la sortie, 114 tonneaux.

Le commerce de Venise a présenté les résultats suivans,

en 1832 : { Importations, 15552000 fr.
Exportations, 8574000 fr.

Les articles ci-après sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Venise, en 1832.

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Huile et savon.	5218800 f.	Blé et maïs.	1625400 f.
Café, sucre et drogues . . .	1793500	Bois de constr. et douves. .	1584500
Salaisons et stockfish. . . .	1719300	Tissus de laine et de coton. .	1115200
Blé, seigle et maïs.	792800	Papier et livres.	616600
Citrons, oranges, fruits secs.	728300	Café, sucre, drogues. . . .	525800
Tissus de laine et de coton. .	715100	Outils et ustensiles.	484100
Vins et esprits.	669800	Conteries	403900
Cotons et laines, grèges et filés	638900		

Le commerce, entre Venise et la France, a éprouvé, en 1832, un accroissement notable, qui tient, d'une part, à ce que des bruits de guerre ont provoqué de fortes demandes de denrées coloniales en France, et, d'autre part, à ce que nos ports ont tiré de Venise des approvisionnemens importans de céréales.

Voici la somme des principaux articles échangés :

IMPORTATIONS DE FRANCE.		EXPORTATIONS POUR FRANCE.	
Café et sucre.	240000 f.	Blé.	807200 f.
Bois de teinture	114100	Conteries	77600
Drogues médicinales	12500	Bois de constr. { douves . 34300 / autres . 26100 }	60400
Vins	11800	Café et sucre.	21600
Cassia	11000		

Par une ordonnance du 13 novembre de cette année (1832), l'empereur d'Autriche a décrété la fondation, à Venise, d'un entrepôt entièrement indépendant et séparé du port franc, précédemment concédé à cette ville. Cet entrepôt est uniquement destiné au dépôt et à la vente des marchandises indigènes provenant des provinces autrichiennes. D'après les ordres de l'archiduc, vice-roi du royaume Lombardo-Vénitien, l'entrepôt doit être mis en activité, à dater du 1er janvier 1833, dans l'île Saint-Georges, concédée au commerce pour cet objet. La gazette de Milan, du 9 décembre, contient le réglement fait à cette occasion.

ÉTATS ROMAINS.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, et le mouvement du commerce en 1830, le tome I, pages 311 et suivantes.

MOUVEMENT DU COMMERCE MARITIME DES ÉTATS ROMAINS EN 1832.

La navigation des États-Romains (le port d'Ancône excepté) a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Entré, 747 navires, jaugeant ensemble 38,163 tonneaux, et sorti, 765 navires, jaugeant 35,743 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre les États-Romains et nos ports étaient au nombre de 51.

Entrée, 26 bâtimens, jaugeant 1,314 tonneaux.
Sortie, 25 2,152

Le commerce des États-Romains a présenté les résultats suivans,

en 1832 : { Importations, 9403600 fr.
Exportations, 2878599 fr.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial des Etats-Romains.

IMPORTATIONS.

Tissus	de coton.	732600 f.	2839000 f.
	de laine.	1219500	
	de lin et chanvre.	171500	
	de soie.	715400	
Salaisons			1137700
Cacao et café			702800
Sucre brut et raffiné			602900
Vin, eau-de-vie, liqueurs			445900
Plomb			145900

EXPORTATIONS.

Bois	à brûler	105100 f.	788600 f.
	de construction	96300	
	douves	587200	
Charbon			429200
Froment			420400
Laine			367000
Fromages			179900
Potasse			96700

Le commerce, entre les Etats-Romains et la France, s'est composé, à peu près exclusivement, des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Sel marin			1605000 f.
Tissus	de coton	200000 f.	1250000
	de laine.	450000	
	de soie	600000	
Quincaillerie, mercerie, bronzes, porcelaines et cristaux.			450000
Sucre brut et raffiné			399800
Cacao et café			280500
Plomb			138300

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Bois	de constr.	96300 f.	220100 f.
	douves.	123800	
Froment			98700
Potasse			8600

MOUVEMENT COMMERCIAL D'ANCONE, EN 1832.

La navigation d'Ancône a donné lieu au mouvement ci-après, en 1832 :

Entré, 552 navires, jaugeant 37,430 tonneaux, et sorti, 573 navires, jaugeant 34,733 tonneaux.

On voit que le pavillon français ne figure pas dans ce tableau. La navigation entre la France et le port s'est faite entièrement par bâtimens étrangers; elle a occupé, à l'entrée, 11 navires, jaugeant 1,523 tonneaux, sous pavillons napolitain, sarde et pontifical; à la sortie, 15 navires, jaugeant 1,980 tonneaux, sous pavillons autrichien, suédois et pontifical.

Le commerce étranger du port d'Ancône a présenté les résultats suivans,

en 1832 : { Importations, 10481800 f.
Exportations, 7829000 f.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial du port d'Ancône.

IMPORTATIONS.

Tissus de lin et autres		1538500 f.
Peaux et cuirs.	Peaux . 837200 f.	1360300
	Cuirs. . 523100	
Laines du Levant, lavées		961800
Poissons fumés, salés et marinés		724200
Sucre		699900
Drogues et minéraux pour médecine et peinture		617500
Cire brute		600600
Fers et aciers		512500
Verrerie et cristaux		460600
Quincaillerie		459000
Café		349800

EXPORTATIONS.

Froment et farine de froment	1416000 f.
Soies surfines	870600
Tabac indigène	436300
Peaux	429100
Maïs	375200
Chanvre écru et peigné	363900
Safran fin	325700
Crème de tartre	262100
Cordages neufs et goudronnés	220900
Légumes et graines diverses	212600
Drogueries	193300

Le commerce entre le port d'Ancône et la France s'est composé, en grande partie, des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Sucre		158800 f.
Tissus de lin et autres		96000
Peaux et cuirs.	Peaux . . 51500	78500
	Cuirs. . . 27000	
Café		27000
Vallonées		23800
Laines lavées		15700

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Froment	219300 f.
Chanvre écru et peigné	81000
Légumes et graines diverses	66900
Maïs	27400

ROYAUME DES DEUX-SICILES.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, pages 315 et suivantes.

COMMERCE MARITIME DE NAPLES EN 1831.

Mouvement de la navigation du port de Naples en 1831 :

Il est entré pendant cette année 451 navires, jaugeant 70,443 tonneaux; il en est sorti 239 navires, jaugeant 35,701 tonneaux pour différentes destinations.

Voici, quant aux importations seulement, le résultat du commerce de ce port, pendant le même exercice.

Les exportations n'ont pu, jusqu'ici, être constatées d'une manière même approximative : l'administration napolitaine paraît elle-même manquer de données à cet égard.

IMPORTATIONS.

Angleterre et possessions anglaises	12529400f.
France	6320900
Etats sardes	5307400
Toscane	1959600
Autriche	1106200
Espagne	714100
Autres contrées	1403200
Total	29340800

Les chiffres ci-dessus comprennent, avec le commerce propre à chaque contrée, le commerce d'entrepôt et de transit. Dans la valeur des importations de France, par exemple, figurent les envois de toute espèce de l'entrepôt de Marseille. Les marchandises d'Allemagne, qui empruntent ordinairement la voie de Trieste, ont été inscrites à *Autriche*. L'importation des états sardes se compose en grande partie des tissus de coton et de lin de la Suisse, des draps de la Belgique, des tissus de soie d'Elberfeld; l'entrepôt de Livourne a fourni la majeure partie de l'importation toscane.

Les principaux articles de l'importation de Naples ont été :

Tissus.	de coton et de lin. . .	4118200	9556400f.
	de laine	4232300	
	de soie.	1205900	
Coton filé.			3808900
Peaux.	brutes (cuir sec ou en poil)	1647200	2525700
	apprêtées.	878500	
Sucre			2374900
Indigo, cochenille et autres denrées colon. .			1637900
Quincaillerie et porcelaine			1554200
Fer et tréfilerie			1222400
Morue			861500
Drogueries.			760200
Café.			369700

La part de la France, dans cette importation, se compose, en majeure partie, des articles suivans :

Tissus	de coton et de lin	541000	2288800 f.
	de laine	715200	
	de lin et de chanvre . . .	67100	
	de soie.	965500	
Quincaillerie et porcelaine.			846600
Sucre.			792400
Peaux	brutes (cuirs secs et en poil).	305000	698600
	apprêtées.	393800	
Indigo, cochenilles et autres denrées colon.			444200
Café			165000
Drogueries			148900
Coton filé.			145200

L'importation des tissus de coton français présente une augmentation notable : la valeur des tissus importés en 1825 et 1828 avait été :

1825 — 308000 fr.
1828 — 251000

L'augmentation porte principalement sur les printannières et les toiles peintes auxquelles la pureté des dessins, la solidité et la vivacité des couleurs, ont valu ce grand débit. Le succès qu'obtient, dans le royaume de Naples, la fabrication des toiles blanches a, du reste, beaucoup restreint l'importation étrangère.

En 1825, par exemple, les tissus de coton, importés par l'Angleterre, étaient évalués à 6,000,000 fr.; en 1831, elle n'en a fourni que pour 1,508,900 fr. Cette diminution, il est vrai, se compense, pour elle, par ses envois de coton filé, qui, en 1831, se sont élevés à une valeur de 3,466,300 fr.

Nos tissus de laine, nos draps surtout, n'ont pu lutter, d'une part, contre la protection que garantit aux draps communs des fabrications napolitaines l'excessive élévation des droits d'entrée; d'autre part, contre le bas prix des draps fins de la Belgique et de l'Angleterre. En 1825, notre importation était évaluée à 1,400,000 fr.

La concurrence des fabriques nationales s'est fait sentir aussi, mais d'une manière beaucoup moins grave, pour nos tissus de soie.

Notre quincaillerie, nos porcelaines, offrent peu de variations.

Notre importation de sucre a beaucoup augmenté; celle de l'Angleterre a subi au contraire une notable diminution.

Nos expéditions de cuirs et peaux apprêtées vont sans cesse décroissant, depuis une quinzaine d'années. De plus de 2,000,000 fr., la valeur en était déjà descendue, en 1828 à 416,000 fr. Les cuirs secs et en poil offrent une progression inverse.

Cette même progression se remarque dans nos envois de matières propres à la teinture.

Notre importation de café est à peu près stationnaire.

La même remarque peut s'appliquer à nos cristaux, aux articles dits de l'industrie parisienne.

En somme, les importations des produits de l'industrie étrangère qui se trouvent sur les marchés napolitains en concurrence avec les produits analogues des frbriques nationales, éprouvent chaque année une réduction graduelle, légèrement compensée, il est vrai, par un surcroît de demandes de matières premières, de machines et mécaniques, et en général de tous les objets nécessaires aux fabriques rivales.

La filature de la soie est une des branches de l'industrie napolitaine qui ont pris le plus de développement. Il y a peu d'années, Naples tirait de Lyon de fortes parties de soies filées pour ses fabriques; aujourd'hui, non-seulement elle s'est affranchie de ce tribut, mais elle apporte même des quantités considérables de soie à coudre, surtout pour les États-Unis, et quelquefois même pour la France.

En 1828, la valeur totale de l'importation étrangère à Naples a été de 29,397,200 f. En 1825, elle avait été de 38,772,500 fr.

L'importation de Naples représente environ les trois quarts de l'importation totale du royaume des Deux-Siciles; l'autre quart est introduit par les ports de Palerme et de Messine :

SICILE.

La navigation de la Sicile (île), pendant l'année 1831, a donné les résultats suivans :

Le nombre des navires à l'entrée s'élève à 765, jaugeant 106,633 tonneaux; il en est sorti 869 navires jaugeant 133,563 tonneaux, pour différens pays.

On compte parmi les arrivages de France dans les ports de la Sicile, en 1831, 36 navires français, jaugeant 4,709 tonneaux, et parmi les expéditions des mêmes ports pour les nôtres, 35 navires, jaugeant 4,553 tonneaux également sous pavillon français.

La navigation de la Sicile, en 1832, a employé 1100 navires, jaugeant 161,227 tonneaux, qui sont entrés dans les ports de cette île, venant de différens pays. Il en est sorti 1,105 bâtimens, jaugeant 153,733 tonneaux. On compte parmi les arrivages de France 34 navires français, jaugeant 5,205 tonneaux, et parmi les expéditions pour la France, 31 bâtimens, jaugeant 4,852 tonneaux également sous pavillon français.

MALTE.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE MALTE EN 1832.

Il y est entré 862 navires, jaugeant 59,594 tonneaux venant de différens pays. Il en est sorti 561 bâtimens, jaugeant 66,744 tonneaux pour diverses destinations.

Les navires français n'ont pris part à la navigation directe entre Malte et nos ports qu'à la sortie. On en comptait deux jaugeant 220 tonneaux.

Le commerce maritime de Malte avec l'étranger en 1832 a présenté les résultats suivans :

Les importations pendant la même année se sont élevées à 32,095,400 fr., et les exportations à 24,009,500 fr.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Malte :

IMPORTATIONS.

Comestibles à la mesures		5158300f
Tissus	de coton . 2184000	2874900
	de laine . . 690700	
Denrées coloniales		2632400
Boissons	fermentées 1628000	2264600
	distillées. . 636600	
Produits ruraux		2247200
Papier		1952600
Tabac		1762400
Mercerie		1353200
Fer		919900
Peaux ouvrées		841400
Huile		608900
Cire		564700

EXPORTATIONS.

Tabac		3732000f.
Tissus	de coton. . 2409000	3299300
	de laine . . 510700	
	de lin . . . 379600	
Comestibles	à la mesure 1785300	2303600
	au poids. . 518300	
Denrées coloniales		1981400
Papier		1852600
Produits ruraux		1574200
Coton filé		1384900
Mercerie		1303200
Chanvre		907100
Fer		879900
Drogues de teinture		834600
Peaux tannées		641400
Produits chimiques		550600
Cire		504700

Le commerce entre Malte et la France s'est composé, en majeure partie, des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Produits ruraux		750400f
Mercerie		346100
Tissus	de chanvre 159000	266000
	de coton. . 107000	
Denrées coloniales		189100
Quincaillerie		174700
Peaux ouvrées		145800
Bois d'ébénisterie		91200
Poterie		86000
Chapellerie		75000

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Coton	en laine. . 207800	395300f.
	filé. 187500	
Comestibles à la mesure		341000
Peaux brutes		28300
Drogues de teinture		22300
Cuivre		15000
Graines		10700
Chanvre		9500

EMPIRE D'AUTRICHE.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE TRIESTE EN 1832.

Il est entré pendant cette année dans le port de Trieste 1,745 navires, jaugeant 232,528 tonneaux venant de différens pays. Il en est sorti 1,247 bâtimens, jaugeant 169,410 tonneaux pour diverses destinations.

Les navires français n'ont pris, à l'entrée, aucune part à la navigation directe entre Trieste et nos ports; quant à la sortie, le pavillon français a couvert un seul navire, jaugeant 243 tonneaux.

Le commerce du même port avec les pays étrangers a présenté les résultats sui-

Les importations se sont élevées pendant la même année à 122,030,900 fr. et les exportations à 48,123,100 fr.

Les articles suivans sont ceux qui ont joué le principal rôle dans le commerce de Trieste, en 1832.

IMPORTATIONS.

Sucre brute et raffiné		21988000f.
Café		21834100
Coton	en laine. 18856300	20888200
	filé . . . 2031800	
Céréales		11123900
Fruits secs		6493300
Tissus de coton		5433400
Huile d'olives et de poissons		5209500
Teintures et vallonées		3266400
Cire		2036600
Peaux		2013900

EXPORTATIONS.

Tissus	de coton. 6790800	13473300f.
	de laine . 6682500	
Céréales		5297100
Fers et aciers		2519400
Café		2270200
Verres et cristaux		2179200
Bois de construction		1602700
Chanvre brut		1537500
Fruits secs		1498800
Teintures et vallonées		1477000
Peaux		1368100
Chiffons		1350000
Sucre brut et raffiné		1194700
Huile d'olives		1147300

Parmi les marchandises sur lesquelles ont porté les échanges entre Trieste et la France, on remarque :

IMPORTATIONS DE FRANCE A TRIESTE.

Sucre	2205200f.
Café	1280300
Teintures et vallonées	606000
Amandes	427500
Safran	361400
Poivre et piment	264600
Plomb en saumons	246600
Tissus de laine	225900
Pierre à feu	138100
Bois exotiques	137300
Girofle	116900

EXPORTATIONS DE TRIESTE POUR FRANCE.

Céréales	2668900f.
Bois de construction	143000
Acier	117100
Teintures et vallonées	79100
Peaux	75500

Par notification du 30 juin 1828, le gouvernement autrichien a supprimé un droit de 1 et demi pour 100 qui avait été établi en 1816 sur les marchandises arrivant à Trieste.

Suppression des droits de transit par mer.

Un décret impérial publié à Vienne le 10 mars 1829 a supprimé les droits de transit pour les marchandises qui entrent par mer dans les domaines autrichiens, et réduit de deux tiers ceux perceptibles au transit également sur les importations par terre.

Le Lloyd autrichien publie la liste suivante des mouvemens de la navigation du port franc de Trieste pendant 1833.

NOMBRE DES BATIMENS.

Pavillons.	Arrivages.	Départs.
Américains	31	31
Belges	1	"
Brêmois	2	3
Danois	6	9

Anglais	127	135
Français	8	7
Grecs	72	79
Hambourgeois	1	1
Hanovriens	4	5
Hollandais	1	»
Ioniens	15	15
Napolitains	71	77
Autrichiens	454	430
Turcs	3	3
Sous pavillon du pape	19	3
Russes	9	12
Sardes	35	30
Espagnols	6	13
Suédois	9	15
Totaux	874	868
Bâtimens faisant le cabotage sur le golfe Adriatique	5328	3831
Totaux	6202	4699

Le tonnage des vaisseaux arrivés s'élevait à 170,581, et celui des navires sortis à 173,568 tonneaux, faisant ensemble 344149 tonneaux.

Le tonnage des bâtimens qui ont fait le cabotage a été, pour les arrivages, de 170,758, et pour les départs, de 134,874 tonneaux, faisant ensemble 649,781 tonneaux.

TURQUIE.

COMMERCE MARITIME DE LA TURQUIE AVEC LA FRANCE.

Le commerce maritime de la Turquie, ou du Levant, a toujours offert les plus grands avantages à la France, attendu qu'elle en tire un grand nombre de matières premières, qui, après avoir été fabriquées, sont exportées avec un grand profit dans les différentes échelles du Levant. La France, dont l'industrie manufacturière a fait des progrès immenses, possède de nombreuses imprimeries sur calicot; elle peut copier les dessins à grands ramages des toiles persanes, qui ont un si grand débit chez les Turcs; elle peut leur fournir des mousselines imprimées et brodées en or et en soie, ainsi que des indiennes fines peintes. Quant aux couleurs unies, personne n'ignore qu'aujourd'hui, dans l'art de la teinture, la France surpasse toutes les nations de l'univers.

Les draps fins français étaient les seuls estimés des Turcs, et il s'est passé un long intervalle avant que les Anglais soient parvenus à les supplanter, dans les draperies communes de Lodève, Carcassone, etc., inventées et fabriquées presque exclusivement pour l'usage des Ottomans, et ce n'est qu'avec peine que les Anglais ont pu les imiter pour la beauté des couleurs, la qualité, et surtout le bon marché. Ces derniers ont cependant réussi à introduire leurs tapis de moquette, qui ont un assez grand débit, étant à meilleur marché que les tapis turcs. La France possède néanmoins beaucoup de fabriques qui pourraient fournir à la consommation du Levant. Parlerons-nous des manufactures de Lyon, cette ville dont la France doit s'énorgueillir, et dont l'Europe lui envie la possession? Ses étoffes d'or, d'argent et de soie, ses élégantes et riches broderies, ses satins et ses velours à fleurs, ses brocards en or et en argent, sont tellement recherchés par les Ottomans, que le commerce français du Levant, s'il était plus actif, pourrait en placer d'immenses quantités.

Les quincailleries que les Anglais envoient en Turquie pourraient aussi devenir

une branche importante de commerce pour les fabricans de Langres, de l'Auvergne, de Moulins, qui pourraient expédier leurs produits par la voie de Marseille. Les manufactures d'armes ne discontinueraient pas d'être en activité avec la paix; elles trouveraient en Turquie et dans l'Orient un prompt débit, surtout les armes de prix : on sait à quel point elles sont recherchées par les Turcs, et l'on peut à peine se former une idée des avantages qu'offrent ces différentes branches de commerce.

TURQUIE D'EUROPE.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE CONSTANTINOPLE EN 1832.

Il est entré dans le port de Constantinople, en 1831, 2,205 navires, jaugeant 302,943 tonneaux; il en est sorti 2,164 navires, jaugeant 296,188 tonneaux. La navigation a été plus considérable en 1832. Les arrivages pendant cette année se sont élevés à 3,237 navires, jaugeant 406,424 tonneaux, et les départs à 3,028 bâtimens, jaugeant 379,401 tonneaux, se rendant à différentes destinations.

Le commerce effectué sous pavillon français avec Constantinople, pendant la même année (1832), a été beaucoup plus actif que celui qui a eu lieu l'année antérieure. On l'évalue à 1,182,200 francs pour l'importation, et à 2,835,500 francs pour l'exportation.

Voici la liste des principaux articles de ce commerce.

IMPORTATIONS PAR NAVIRES FRANÇAIS.

Tissus	de laine . . 181000	285000f.
	draps de soie 104000	
Verre à vitres		173400
Café		122400
Sucre raffiné		109500
Quincaillerie		58000
Meubles		55900
Argenterie		50000
Cochenille		43200
Vins	de Champagne 20000 f.	35000
	ordinaires . . 15000	
Cuirs tannés		34000
Bonnets de laine		27000

EXPORTATIONS PAR NAVIRES FRANÇAIS.

Soie de Brousse		1031100 f.
Blé dur		851100
Laines surges.		289900
Opium		207400
Matières d'or et d'argent . .		169200
Cuivre	en pains . 51000 f.	183300
	vieux. . . 32000	
Coton		77900
Peaux de lièvre.		35400

TURQUIE D'ASIE.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE SALONIQUE EN 1832.

La navigation du port de Salonique, en 1832, a présenté approximativement les résultats suivans :

Il y est entré 405 navires jaugeant 20,983 tonneaux; il en est sorti 405 jaugeant 21,587 tonneaux pour différentes destinations.

Parmi les navires venus de France on comptait 2 navires français jaugeant 148 tonneaux; à la sortie pour France il y avait également sous pavillon français 2 navires jaugeant 311 tonneaux.

Le tableau ci-dessus ne comprend pas la navigation de caravane, c'est-à-dire celle qui a lieu avec l'Archipel, Candie, Chypre, Constantinople, etc.

Cette navigation a occupé à l'entrée 401 navires jaugeant 18,514 tonneaux, dont 3 navires jaugeant 526 tonneaux, sous pavillon français; à la sortie, 403 navires jaugeant 10,509 tonneaux, dont 2 navires jaugeant 260 tonneaux sous pavillon français.

Le commerce maritime de Salonique, pendant la même année, a présenté les résultats suivans :

Les importations se sont élevées à 6,146,000 fr., et les exportations à 7,099,900 francs.

Les principaux articles de ce commerce sont :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Peaux brutes	746400 fr.	Grains et farines	4316400 fr.
Coton filé	397300	Bois de construction	1468500
Fer en barres	324600	Soie écrue	360700
Sucre	253100	Laine en suint	151200
Café	230200	Coton en laine	72600
Savon	175200		
Bois de teinture	165000		
Indigo	148500		
Cochenille	123100		
Poivre	115200		

Les échanges entre la France et Salonique se sont composés, en majeure partie, des objets ci-après :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Café	68900 fr.	Soie écrue	133800 fr.
Sucre	59800	Peaux de lièvre	55600
Sulfate de quinine	59600	Laine en suint	54600
Bois de teinture	53600	Grains	48700
Thé	50000	Cire jaune	46500
Rhubarbe	39900		
Canelle	39600		
Poivre	39500		
Plomb	35650		
Coton filé	33800		

ARCHIPEL TURC.

ILE DE CHYPRE.

La navigation pendant l'année 1832 a présenté les résultats suivans : il y est entré 485 navires jaugeant 48,712 tonneaux, venant de différens pays ; il en est sorti 438 bâtimens jaugeant 44,306 tonneaux pour différentes destinations.

Les navires français, qui ont pris part à la navigation directe entre l'île de Chypre et nos ports, étaient au nombre de 22 :

A l'entrée	12	jaugeant	1,865 tonneaux.
A la sortie	10		2,012

La navigation de caravane de l'île de Chypre a occupé en outre, tant pour l'aller que pour le retour, 849 bâtimens jaugeant 79,502 tonneaux. Parmi ces navires, il y en avait sous pavillon français, à l'entrée, 22, jaugeant 2,467 tonneaux.

Le commerce de l'île de Chypre est loin d'avoir l'importance de sa navigation. Cela provient à la fois de la misère du pays et de l'insuffisance de la population. Ainsi, en 1832, la valeur des opérations commerciales n'a été que de 2,692,600 francs, non compris toutefois le mouvement du commerce de Limasol et de quelques autres petites rades, sur lequel on n'a pu obtenir de renseignemens ; mais qu'on peut évaluer approximativement à 900,000 francs.

Larnaca, qui est le principal port de l'île de Chypre, fait une navigation qui,

en 1831, a occupé, tant pour l'aller que le retour, 739 navires du port de 66,111 tonneaux, parmi lesquels se trouvent 39 bâtimens français jaugeant 6,520 tonneaux.

L'importance du mouvement maritime de Larnaca n'est pas un indice exact de l'étendue de ses relations commerciales. En effet, l'île de Chypre est un lieu de passage, et le plus grand nombre de bâtimens qui relâchent dans ses ports, principalement ceux qui viennent de Marseille, de Livourne et de Trieste, y arrivent sur lest ou n'y laissent qu'une très-faible portion de leurs chargemens. Il en est de même des navires qui s'expédient pour ces destinations. Presque tous ont pris la majeure partie, sinon la totalité de leur cargaison en Syrie. On en compte tout au plus 10 ou 12 qui chargent entièrement dans l'île de Chypre même.

D'après le relevé des transactions constatées du mouvement commercial de l'île de Chypre, en 1832, les importations se sont élevées à 1,176,400 fr., et les exportations à 1,526,200 fr.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de l'île de Chypre :

IMPORTATIONS.

Tissus	de coton. 221100 f.	387900 f.
	de laine. 137400	
	de soie. 29400	
Savon et huile		154800
Cuirs et peaux		83300
Café		59000
Légumes secs et riz		40000
Verrerie		36400
Fer		24300

EXPORTATIONS.

Coton en laine	444700 f.
Blé et orge	243900
Soie	159600
Vins et eau-de-vie	131100
Tissus de coton.—Indiennes	114800
Alizari	94000
Laine	70600
Éponges	30100
Caroubes	29300
Sel	28000

La somme pour laquelle le savon et l'huile sont portés dans la liste qui précède confirme ce qu'on a dit plus haut de l'insuffisance de la population. En effet, le pays a des forêts entières d'oliviers dont les produits se perdent faute de bras pour les récolter.

Le chiffre donné ci-dessus pour l'exportation des caroubes est celui qui a été fourni par la douane; mais comme le produit du caroubier est en ferme, le montant de l'exportation réelle n'a pu être exactement connu. On peut cependant estimer que le chiffre 29,300 fr. n'en représente pas le quart. La dernière récolte, dont une partie, il est vrai, n'a été exporté que cette année, a été adjugée à plus de 100,000 fr. par le gouvernement.

La même observation s'applique au blé; les embarquemens ont excédé les quantités énoncées. On peut donc évaluer à 400,000 fr. au moins l'exportation totale.

L'exportation entre l'île de Chypre et la France s'est composée principalement des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.

Tissus	de coton. 3400 f.	83900 f.
	de laine draps. 80500	
Café		21700
Sucre		14300
Bonnets de laine		12500
Verrerie		4300
Cochenille		4100
Fer		2600

EXPORTATIONS POUR FRANCE.

Coton	209600 f.
Soie	85900
Blé	68100
Alizari	48000
Éponges	26000
Laine	2900

GRÈCE.

COMMERCE ET NAVIGATION DE LA GRÈCE.

Un rapport présenté en janvier 1832 au congrès réuni à Nauplie, par le ministre des affaires étrangères et de la marine marchande, portait à 2,941 le nombre toujours croissant des navires de commerce grecs; 617 de ces bâtimens étaient de première classe, c'est-à-dire jaugeaient plus de 150 tonneaux; les autres appartenaient à la seconde classe. Cet heureux état de choses est dû à la décision prise, vers la fin de 1830, par les ambassadeurs représentans de l'alliance à Constantinople, de concert avec le cabinet ottoman, et par suite de laquelle les Grecs sont reçus dans les ports de la Turquie, pourvu que leurs expéditions soient visées par les agens d'une des puissances protectrices.

En effet, depuis cette époque, les relations de la Grèce avec l'empire ottoman se sont complétement rétablies, et ont même reçu un accroissement rapide. Aussi, dans le mouvement de la navigation grecque pour 1831, qui a été de 2,685 navires, jaugeant 245,273 tonneaux, on voit que les échanges avec la Turquie seule ont employé 2,107 navires, jaugeant 156,512 tonneaux.

La navigation particulière avec la France a occupé 79 navires du port de 9,250 tonneaux; 10 de ces navires portaient pavillon français.

Les importations de la Grèce, en 1831, sont évaluées à 27,781,600 fr.: elles paraissent d'abord exagérées lorsqu'on les compare aux exportations, qui n'ont été que de 6,741,100 fr.; mais le chiffre des importations s'explique aisément, si l'on considère que la place de Scyra, centre du commerce grec, est un vaste entrepôt d'où s'effectuent pour les îles de l'Archipel, la Morée et la Roumélie, de nombreuses réexpéditions, qui, n'étant autres que du cabotage, ne figurent pas dans le relevé des exportations.

Scyra approvisionne aussi en détail la Turquie d'Europe et d'Asie; mais comme les envois très-fréquens ont lieu sous de petits volumes, et par des navires de seconde classe, il est fort difficile d'en constater la quotité, d'autant plus que les envois de seconde main ont déjà acquitté les droits d'entrée.

Les principaux articles d'importations dans la Grèce en 1831 étaient les céréales pour 6,800,000 fr.; les tissus imprimés (rouenneries) pour 4,233,700 fr.; les toiles de coton pour 2,550,000 fr.; le sucre pour 2,470,000 fr.; les soieries (châles) pour 2,360,000 fr.; le café pour 2,100,000 fr.; la morue et le poisson salé pour 1,750,000 fr.; les draps pour 1,169,000 fr.

Les importations de ce pays se sont composées en grande partie des articles suivans: Soie brute 1,960,000 fr.; raisins de Corinthe, 694,000 fr.; laines brutes 665,000 fr.; huiles 650,000 fr.; cuivre vieux 650,000 fr.; vins et eaux-de-vie 465,000 fr.

Patras, qui fait tout le commerce du golfe de Lépante, a trouvé une ressource dans l'exportation des raisins de Corinthe, récoltés et vendus pour la plus grande partie par les chefs militaires. Les Anglais en ont exporté pour plus de 750,000 fr., ainsi que pour 90,000 fr. d'avelanèdes.

Le plus grand nombre des établissemens formés à Patras jusqu'à présent sont anglais et autrichiens, quelques Italiens s'y sont fixés pareillement. Notre commerce n'a tenté encore aucune spéculation sur ce point important de la Grèce; il pourrait cependant y trouver des avantages, en prenant part à l'exportation qui constitue la principale richesse de ce golfe.

Nauplie. Malgré l'occupation de cette place par nos troupes, aucun bâtiment français n'est venu dans ce port avec cargaison. Nauplie, comme résidence royale et siége du gouvernement, doit offrir des ressources suffisantes à notre industrie. La seule maison que nous ayons à Nauplie a dû souffrir des malheurs qui ont pesé sur la Grèce; mais elle a cependant gagné en crédit et en considération, et elle a été chargée par M. Regny, agent de la régence, de l'approvisionnement des troupes bavaroises.

C'est l'industrie française qui a fourni l'ameublement du palais du roi de la Grèce ; cette commande peut s'évaluer à plus de 130,000 fr. La décoration des appartemens du roi a généralement plu ; Trieste et Malte ne sauraient fournir dans des qualités un peu supérieures des objets aussi bien confectionnés, d'aussi bon goût et d'un prix aussi modéré.

COMMERCE DE LA GRÈCE AVEC LA FRANCE.

Le commerce de la Grèce avec la France a été de 3,340,000 fr. en importations, et de 860,000 fr. en exportations.

Les importations de France en Grèce ont consisté principalement en sucre pour 900,000 fr. ; café 800,000 fr. ; étoffes imprimées (rouenneries) 600,000 fr. ; soieries (châles) 400,000 fr. ; les draps 150,000 fr. ; la morue 120,000 fr., les vins et le rhum 80,000 fr.

Les articles d'exportation de la Grèce pour la Grèce sont le cuivre vieux 370,000 fr. ; la laine brute 350,000 fr. ; l'huile 120,000 fr. ; la garance et le vermillon 10,000 fr. ; la cire 10,000 fr.

Nouveau système monétaire.

Les inconvéniens qu'entraînait, pour le commerce grec, la dépréciation de la monnaie créée en 1829, ont déterminé le gouvernement à en suspendre l'émission, et à la remplacer par une monnaie nouvelle.

Une ordonnance qui fixe le nouveau système monétaire a été publiée à Nauplie le 20 février 1833, et rendue exécutoire du jour même de la publication.

La base de ce système est le *drachme*.

Il se divise en 100 parties égales appelées *Lepta*.

Il contient :

Argent pur . . .	4,029	grammes.
Alliages.	448	*id.*
Total	4,477	*id.*

Les frais de fabrication ne sont pas compris dans la valeur pour laquelle le dragme est émis par le trésor.

Un seul multiple et deux divisions du drachme sont mis en circulation.

Pentadragme (5 drachmes).
Hémi-drachme (1/2 drachme).
Tetarto-drachme (1/4 *idem*).

La valeur intrinsèque de ces trois pièces, c'est-à-dire le degré de fin et d'alliage, est exactement proportionnelle à celle du drachme simple.

Les monnaies d'or sont :

Icossa-drachme (20 drachmes).
Tessaraconta-drachme (40 *idem.*)

Le premier contient :

Or pur.	5,199	grammes.
Alliage.	577	*id.*
Total. . . .	5,776	*id.*

Les monnaies ci-dessus portent, sur l'une de leurs faces, l'effigie du roi, avec la légende, *Othon, roi de la Grèce ;* sur l'autre, les armes de l'état, et, plus bas, la valeur de la pièce et le millésime.

L'effigie est tournée à gauche dans les monnaies d'argent ; à droite dans les monnaies d'or.

La valeur et le poids des monnaies de cuivre, destinées à faciliter les échanges, la circulation journalière et les appoints des paiemens, sont fixés comme suit :

1 lepton. . .	1,299 grammes.	
2 lepta. . .		poids proportionnel.
5 *id.* . .		
10 *id.* . .		

Les monnaies de cuivre portent, sur l'une de leurs faces, les armes du royaume, avec cette légende, *Royaume de Grèce;* sur l'autre, le millésime et la valeur de la pièce.

La quantité de numéraire à émettre est règlée sur les besoins de l'état.

La monnaie de cuivre ne peut entrer dans les paiemens que pour 1750 au plus ou 2 p. 0/0 de somme à payer, sauf le cas de convention spéciale entre les parties.

Les paiemens au trésor public ne peuvent avoir lieu qu'en monnaie grecque, conformément aux fixations comparatives du tableau ci-après dressé par le gouvernement.

Il n'est fait d'exception que pour les monnaies étrangères, marquées, dans ce tableau, d'une astérique *, lesquelles sont reçues, dans les caisses publiques, pour les valeurs fixées par le tarif.

Les *phénix* (1), frappés en Grèce, ayant un cours au-dessus de leur valeur réelle, ne sont reçus, par le trésor, que pour leur valeur intrinsèque fixée par les essais à 3,747 grammes d'argent ou 93 *lepta* du nouveau système.

La circulation des monnaies de cuivre également frappées en Grèce a dû cesser immédiatement. Le gouvernement les reprend pour leur valeur intrinsèque, c'est-à-dire, à 80 p. 0/0 ou à raison de 4 nouveaux *lepta* pour 5 anciens.

Les *phénix* et *lepta* reçus par les caisses publiques doivent être versés au trésor général, qui les retire de la circulation.

Les monnaies de cuivre étrangères et le billon étranger sont prohibés : l'usage n'en est pas autorisé même entre les particuliers.

Les dispositions ci-dessus n'ont pas d'effet rétroactif sur les contrats et engagemens antérieurs au 20 janvier 1833. Le créancier est tenu de recevoir les monnaies nouvelles avec les déductions stipulées.

---

(1) Voir la communication aux chambres de commerce, du 18 décembre 1829.

Tableau comparatif des monnaies étrangères rapportées à la nouvelle monnaie grecque.

Nota. L'astérique * indique les monnaies étrangères provisoirement admises dans les paiemens au trésor public.

MONNAIES D'ARGENT.

		DRACHMES.	LEPTA.
France	1 franc *	1	11 68
	5 francs *	5	58 40
Angleterre	1 couronne (5 schellings) (1816)	6	48 50
	1 schelling *idem.*	1	29 70
	1/2 scheling. *idem.*	»	64 85
Russie	1 rouble 1796	4	41 74
	1799	4	50 00
	1802	4	54 44
	1/2 rouble 1778	2	21 35
	1800	2	2542
	1/5 de rouble (20 kopecks) (1767)	»	99 84
Espagne	1 colonnate (1780) *	6	»
	1/2 colonnate (1792) *	3	»
	Idem.	2	97 64
	1 talari (nouveau Séville) (1788—1798)	6	»
	1/2 talari. 1778	3	»
	1792	2	97 64
Autriche	—1 talari. à la reine *	5	79 78
	autre *	5	77 69
Bavière	1 couronne	6	36 19
	1 talari *	5	77 69
Allemagne	—1 *zwanziger* (20 kreutzers) *	»	95 59
Brabant	—1 couronne (C. *Bavière*)		
Italie	Venise 1 talari (10 livres) (1797)	5	87 97
	1 livre. 1800	»	27 99
	1802	»	49 93
	1/2 livre. (1802)	»	24 27
	Toscane —1 talari (*Francescone*)	6	21 02
	États-Romains Rome —1 talari (10 *paoli*)	5	97 18
	Bologne —1 talari (10 *paoli*)	5	99 39
	Naples 1 talari (120 esprits) (1805)	5	72 38

MONNAIES D'OR.

France	20 francs *	22	33 50
	40 francs *	44	67 00
	24 francs (Louis nouveau) *	26	53 97
Angleterre	1 souverain ou livre sterlings (20 schellings)	28	13 06
	1/2 souverain	14	26 03
Espagne	1 quadruple (*Quadrupel*) (1772—1786)	92	69 09
	1/2 *idem.* (*idem.*)	46	34 54
	1/4 *idem*, ou pistole (*idem.*)	23	17 27
	1/8 *idem*, ou 1/2 *idem.* (*idem.*)	11	46 76
	1/16 *idem*, ou petit talari (*idem.*)	5	96 65
Autriche	1 florin (de l'empereur) *	13	6 39
Bavière	1 florin * (C. *Autriche*).		
Brabant (Belgique)	1 souverain (Autriche) *	38	88 43
	1/2 *idem.* *	19	44 22
Hollande	1 florin *	13	0 25
Italie. — Venise	1 sequin	13	24 09
Portugal	1 doublon (12800 réis)	100	60 00
	1/2 *idem.* (6400 réis)	50	29 30

ILES IONNIENNES.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE CORFOU EN 1831.

Il est venu à Corfou, en 1831, 476 navires, jaugeant 72,909 tonneaux; dans ce nombre on compte un seul navire français de 134 tonneaux.

Le commerce fait par ces bâtimens peut être évalué à 8,251,600 fr. pour les importations et à 6,845,400 fr. pour les exportations.

La différence qui existe entre la somme des importations et celle des exportations se trouve compensée, pour l'État et pour le commerce, par les droits de douane, de transit, de port, de quarantaine, etc., etc., par les commissions d'achat et de vente, les courtages, les salaires payés aux ouvriers du pays et les bénéfices de revente.

Parmi les articles importés à Corfou, on remarque les tabacs pour 981,200 f. farineux, pâtes, maïs et légumes secs pour 832,200 francs, vins et spiritueux pour 798,900 fr., animaux vivans pour 643,300 fr.

L'huile seule figure dans le total de l'exportation pour 6,800,000 fr. Cette somme représente deux fois la valeur du même produit exporté en 1830; mais cet accroissement provient de ce que la récolte des olives a lieu dans les années de nombre impair. Celle de 1831 a d'ailleurs été abondante et fera entrer dans l'île, tant au profit du trésor qu'au profit des propriétaires, 9,000,000 fr. environ.

On sait que le vin constitue, après l'huile, la principale richesse de Corfou. On évalue à 1,200,000 fr. les vins provenant de la récolte de 1831.

Le commerce de Corfou a été exploité surtout par les Anglais et les Autrichiens. Les premiers ont fourni à l'importation pour 3,500,000 f. de tabacs, spiritueux, denrées coloniales, tissus, quincaillerie, fers, plomb, bière, charbon de terre; et les Autrichiens pour 2,000,000 fr. de quincaillerie, planches, verrerie, étoffes imprimées, bijouterie, etc.

Le bâtiment français n'a effectué aucune opération commerciale. Venu pour acheter un chargement d'huile, qu'il n'a pu prendre vu l'élévation du prix, il est parti immédiatement pour le Levant.

CÉPHALONIE.

L'île de Céphalonie qui, après Corfou, fait le plus d'affaires, a importé, en 1831, pour 4,963,000 fr., et exporté pour 3,890,000 fr. On estime, ainsi qu'il suit, le produit de ses récoltes. — Vins 5,500 fr.; raisin de Corinthe 2,470,000 f.; huiles 78,000 fr.

ZANTE.

Zante prend rang à la suite de Céphalonie sous le rapport commercial. — En 1831, ses importations se sont élevées à 3,600,000 fr. et ses exportations à 3,000,000 fr. — La valeur des productions de Zante a été de 1,988,900 fr. en raisins de Corinthe; 800,000 fr. en vins et 650,000 fr. en huiles.

TURQUIE D'ASIE.

SMYRNE.

Port de la Turquie d'Asie, dans la Natolie, situé au fond d'une grande baie à 73 lieues S. O. de Constantinople. Long. 44° 59'; lat. 38° 28'. L'ancrage y est excellent; les vaisseaux marchands y abordent à une portée de mousquet de la ville;

l'on y voit en tous temps un grand nombre de vaisseaux de toutes les nations qui y entretiennent des consuls : c'est un des plus grands entrepôts du commerce du Levant.

Les nations qui font le plus de commerce avec Smyrne, sont les Anglais, les Français, les Hollandais, les Livournais, les Vénitiens, les Grecs, les Génois, les Russes, etc. En général, le grand débit des marchandises d'Europe, sont les draps légers et de couleurs éclatantes; et leurs plus grands achats consistent en soie dont il arrive 2,000 ballots de Perse par an; en poils de chèvre, de chameau, de chevreau, en noix de galle et en coton.

Il se fait aussi un commerce assez considérable sur les côtes voisines et dans les îles de l'Archipel qui en sont les moins éloignées. Les bâtimens destinés à ce commerce ne touchent à Smyrne que pour charger leurs piastres sévillanes ou iselottes. Les huiles et les blés forment la majeure partie de leurs chargemens.

On évalue les importations à 25 millions et les exportations à 29 millions de fr. par an.

Les principaux articles d'importations consistent dans les draps légers de couleurs éclatantes, comme il s'en fabrique à Carcassonne, dans des étoffes de soie, des tissus de coton et de soie mélangés, dans des brocards en or et en argent, dans de la quincaillerie, du sucre, du café, de l'indigo, de la cochenille et des métaux.

Les marchandises d'exportations se composent de soies brutes, de poils de chèvre et de chameau, de coton en laine, des cuirs, des maroquins, des laines, de la cire, de l'alun, des noix de galle, des raisins de Corinthe, quantité de drogues, comme du galbanum, de la rhubarbe, de la sémencine, de l'hippoponaxe, du musc, du lapis pour faire l'outre-mer, diverses gommes.

On en tire aussi du sel ammoniac, de la scammonée, de l'opium, du mastic, du storax, du savon, des tapis de plusieurs espèces; enfin des perles, des diamans, des rubis, des émeraudes et autres pierres précieuses.

Il est entré en 1833 dans le port de Smyrne 323 navires, jaugeant 69863 tonneaux et présentant une valeur approximative pour les chargemens de 35,953,000 f.

CHINE.

DU COMMERCE DES EUROPÉENS AVEC LA CHINE.

Le commerce des Européens avec la Chine a été jusqu'à ce jour fort peu connu, quoiqu'il soit d'une grande importance. Les Anglais en ont eu le monopole, et ils ont mis une grande réserve à publier tout ce qui s'y rapporte. Mais depuis que les Américains des États-Unis sont entrés en concurrence, le voile qui couvrait ces relations a pu être soulevé.

Le port de Canton est le seul marché où les Chinois permettent aux Européens, et généralement à tous les étrangers, de venir trafiquer avec eux depuis l'expulsion des jésuites. La ville de Canton est située sur la rive orientale du Tigre à 30 lieues de la mer : elle est fort large à cette hauteur et présente sur une longueur d'environ deux lieues l'aspect d'une ville flottante ou d'une forêt de mâts. Les factoreries des Européens s'étendent sur les deux rives du fleuve et forment un quai magnifique. Les magasins anglais surpassent de beaucoup tous les autres en richesse et en magnificence; ils sont tous surmontés du pavillon britannique.

Les affaires des Européens se traitent à Canton dans une espèce de jargon anglais, et se règlent en une monnaie particulière du pays : les piastres espagnoles seules y sont reçues. La principale monnaie chinoise porte le nom de *tale;* elle équivaut à peu près à 8 francs de notre monnaie; mais ce taux est essentiellement variable. Il n'y a point de mesure de capacité, toutes les marchandises liquides ou solides étant vendues ou achetées au poids. Les mesures de longueur varient beaucoup : on peut évaluer le pied chinois au tiers de notre mètre.

Tout capitaine de navire arrivant à Canton est tenu de s'adresser à une corpora-

tion de fonctionnaires connus sous le nom de *Hongs* soit pour le paiement des droits, soit pour la bonne conduite des équipages. Cette caution est d'ailleurs très-facile à obtenir, et il n'y a pas d'exemple qu'elle ait jamais été refusée. Cette obligation n'empêche pas les Européens de faire des affaires avec qui bon leur semble, de manière que, quoiqu'il n'y ait guère que huit à dix hongs à Canton, les relations y sont aussi libres et la concurrence aussi étendue qu'au Havre ou à New-York.

Les étrangers qui font le plus de commerce avec la Chine, sont les Anglais, les Américains, les Français, les Hollandais, les Danois, les Suédois, les Portugais et les Espagnols. Le commerce anglais s'était partagé en deux branches; savoir, celui qui se faisait directement entre la Chine et la Grande-Bretagne, ou le commerce de la compagnie des Indes et celui qui avait lieu entre la Chine et les établissemens britanniques dans l'Inde : le premier emploie des vaisseaux de 1000 à 1400 tonneaux à raison de 500 francs par tonneau pour le fret : on évalue le montant de ces deux branches à 75 millions de francs par an. Celui des Américains s'était élevé en 1829 à 40 millions de francs par 26 navires.

Après les Anglais et les Américains, les Hollandais sont ceux qui font le plus d'affaires avec les Chinois : les Français ne viennent qu'ensuite. On évalue de 35 à 40,000 fr. la somme des droits de tout genre auxquels est soumis un navire de 400 tonneaux pendant son séjour à Canton, y compris l'entrée et la sortie, les droits de mesure et celui du pilotage, la redevance consulaire et la nourriture de l'équipage. On trouve dans ce port toutes sortes de provisions et de rafraîchissemens.

Il n'y a à Canton, en qualité de négocians établis, que des Anglais, des Américains et des Hollandais. Les Hollandais, les Français et les Américains y ont chacun des consuls : mais les Anglais y entretiennent des agens et des comités qui jouissent d'un grand crédit. Le commerce ressemble un peu, dans ce pays, à l'état de guerre; rarement une année s'y passe sans quelque aventure, plus ou moins inquiétante pour les Européens. Les Anglais supportent avec une patience admirable une foule de vexations dont ils pourraient s'affranchir; mais ils risqueraient de se voir fermer ce marché important, et c'est pour cela qu'ils se montrent si résignés.

Les Chinois ont une grande intelligence et une activité extraordinaire pour le commerce; nulle part les affaires de commerce ne sont expédiées avec plus de célérité. Il a été démontré par des rapports authentiques émanés du parlement d'Angleterre, que, dans aucun pays du monde, il n'était possible de vendre une cargaison avec plus de promptitude et de facilité qu'à la Chine.

Les principaux articles d'importation sont les draps et les tissus de fils de coton; mais surtout l'opium, quoiqu'il y soit un objet de contrebande. Les tableaux d'importations publiés en Angleterre pour 1828 et 1829 prouvent que la consommation de cet article s'est élevée à la Chine à plus de 60 millions de francs : c'est-à-dire à une somme plus considérable que la valeur totale des exportations de thé. Cette contrebande se fait avec beaucoup de sûreté et de facilité; elle avait lieu d'abord à Whampoa, à cinq lieues de Canton. Les mandarins chinois, à force de vexations, la firent refluer à l'île de Macao, d'où les exactions des Portugais l'ont forcée de se réfugier dans la baie de Lintin; c'est là que l'opium est chargé sur de petits navires qui bravent bien souvent, au nombre de douze ou quinze, la surveillance des forces navales chinoises, les arrêts de la douane et la police du céleste empire. Les retours se font en thé, en sucre brut, nankin et porcelaines.

Les trois puissances qui font le plus de commerce avec la Chine sont l'Angleterre, les États-Unis d'Amérique et la Hollande; la France ne vient qu'au quatrième rang pour une très-faible portion.

Le commerce de l'Angleterre avec la Chine se divise en deux parties; celui de la compagnie des Indes orientales et celui des particuliers.

1° Le commerce de la compagnie des Indes orientales de 1830 à 1831 a employé un tonnage de 27,502 tonneaux; la valeur des importations s'est élevée à 4,007,046 dollars : celle des exportations à 7,994,842 dollars faisant un total de 12,001,888 dollars.

2° Le commerce des particuliers avec la Chine de 1829 à 1830 (on n'a pas de donnée d'une date plus récente) a fourni pour les importations une valeur de 18,447,147,

et pour les exportations une valeur de 12,921,153 dollars formant un total de 31,368,300 dollars; ce commerce comprend celui fait par les commandans et officiers des bâtimens de la compagnie.

La valeur totale des importations de ces deux commerces réunis s'élève, pour l'année de 1829 à 1830, à 22,201,818; et celle des exportations à 20,831,957 dollars.

Quant au commerce des États-Unis avec la Chine, la valeur des importations pour l'année de 1829 à 1830 s'est élevée à 3,917,632 et celle des exportations à 4,108,611 dollars formant un total de 8,026,243 dollars. Le tonnage dont on n'a pas le chiffre précis pour cette année, d'après la donnée de l'année précédente, a dû s'élever aux environs de 8,600 et quelques tonneaux.

Le commerce de la Hollande avec la Chine n'est pas d'une grande importance à en juger par la valeur des importations qui de 1830 à 1831 se sont élevées à 350,406; et celle des exportations à 392,287 dollars formant un total de 742,693 dollars. Le chiffre du tonnage n'est pas connu.

Le commerce de Java avec Canton par navires néerlandais en 1832 s'est composé, pour les importations, d'étain, de cuivre, de clous de girofle, de bois de sandal, de nids d'oiseaux, de rotins, de riz, de bois d'ébène, d'écaille, d'ivoire, cornalines, perles, or, piastres d'Espagne et objets divers, pour une valeur totale de 406,708 piastres d'Espagne. Les articles d'exportation ont consisté en gingembre, papiers à écrires et autre étoffes de soie, thé, casse, toile de Chine, sacs vides, cigares, amphion, papiers et encre, laque, etc.; ouvrage d'argent, habillement, étoffe de soie et crêpe, y compris la déclaration de trois navires pour Whampoa et huit pour Lintin, s'élevant ensemble à une valeur de 148,000 piastres d'Espagne.

Le commerce de l'Espagne avec la Chine figure, pour l'année de 1829 à 1831, pour une somme de 500,000 dollars.

En 1830 et 1831, il est arrivé à la Chine un bâtiment danois, un sarde, 26 espagnols et 15 portugais, sans autres renseignemens: de plus 5 navires français dont le tonnage est porté à 2,014 tonneaux, et dont l'un a exporté pour une valeur de 20,000 dollars; ce sont les seuls détails donnés. D'après les avis de Canton en 1833, il y avait 30 navires des États-Unis qui chargeaient du thé. Dans une seule semaine il était arrivé à New-York, Boston et Philadelphie, 12 navires avec des cargaisons semblables.

Un journal, le *Moniteur du commerce*, qui s'est donné et qui remplit avec autant de zèle que de distinction la mission honorable d'éclairer le commerce sur tout ce qui touche à ses besoins et à ses intérêts, contient, dans son numéro du 7 avril, un article sur les relations avec la Chine. Il annonce que les renseignemens qu'il renferme lui paraissent d'autant plus dignes de fixer l'attention qu'ils émanent directement d'une maison respectable de Canton. Ce sera, sans doute, aussi un nouveau titre à la confiance de nos lecteurs.

Voyage. — La saison la plus favorable pour se rendre dans les mers de la Chine est depuis la fin d'avril jusqu'à la fin de septembre; plus tard, le passage est sujet à beaucoup d'incertitudes, à moins qu'on ne le fasse sur un navire très-prompt et fin voilier. Quant aux vaisseaux qui vont exclusivement pour charger du thé, rien ne les presse d'arriver avant le mois de septembre, puisqu'on ne peut se procurer le thé noir ordinairement qu'au mois d'octobre et le thé vert qu'à la fin de novembre. Attendu que le moindre outrage de la part des marins envers les Chinois est sévèrement puni, et peut occasioner une telle interruption dans le commerce par la navigation qu'on serait obligé de se servir de mulets très-lourds pour les transports, il faut avoir la précaution de choisir des équipages soumis à la discipline et commandés par des officiers capables de la maintenir en la faisant respecter.

Frais au port de Whampoa. — Le droit de mesurage varie, selon la dimension du navire, depuis environ 650 dollars (piastres de fr. 5-25 à 5-30) pour un navire de 300 tonneaux, jusqu'à 3000 dollars environ pour un de 1200 tonneaux; mais le tonnage ne sert pas de base certaine pour fixer le montant du droit de mesurage. Les frais suivans sont les mêmes pour les vaisseaux de toutes dimensions: *cumsha*, d. 2223; pilotage, interprète et acheteur, d. 350; total 2573 dollars.

Les navires qui importent du riz, sans autre chargement, sont exempts du droit de mesurage et de *cumsha*; mais ils sont sujets, au lieu de cela, à divers frais irré-

guliers qu'on peut évaluer à 1000 dollars. Ces frais sont ordinairement payés par l'acheteur du riz, qui règle en conséquence le prix qu'il en donne, lequel, dans les temps ordinaires, est rarement au dessous de 2 dollars pour un grand chargement, on 1 3/4 dollar par *picul* de 133 1/3 livres anglaises pour une petite cargaison; mais dans la rareté actuelle, il est de 2 3/4 à 3 dollars le picul. Comme on peut presque toujours se procurer du riz à Java à des prix certains et avantageux, les navires qui n'ont pas leur chargement complet et qui ne sont pas pressés par le temps peuvent trouver un avantage en touchant à Batavia pour se remplir de cet article; et, en arrivant en Chine, ils ont à choisir, ou de transborder les autres marchandises en dehors du port, pour n'y entrer qu'avec le riz qui ne paie ni *cumsha* ni mesurage, ou bien d'adopter toute autre marche que les circonstances pourraient leur indiquer comme plus convenable.

Il y a de grandes facilités pour le déchargement et pour le chargement des marchandises exemptes de droits de port, à l'embouchure de la rivière de Canton, au moyen des navires qui vont à Whampoa ou qui en viennent, ayant de la place disponible, à un fret modéré, et de même en débarquant ou embarquant à Macao, quoique ces facilités y soient quelquefois sujettes à des interruptions de la part des autorités chinoises, qui n'admettent dans leur port que les navires espagnols ou portugais, ceux des autres nations ne faisant ce commerce que par connivence, en jetant l'ancre en dehors de la juridiction chinoise. Les marchandises ainsi débarquées paient un droit portugais de 6 p. 100 (qu'on s'attend à voir réduit à 1 ou 2) sur une évaluation déterminée; mais aucun droit chinois jusqu'à ce qu'elles soient expédiées de Macao dans l'intérieur, où elles sont alors sujettes à peu près au même tarif imposé à Whampoa.

Droits d'exportation. — On ne paie point de droit d'exportation à la sortie de Macao, toutes les marchandises qui y arrivent de l'intérieur étant sujettes à un droit qui ne diffère pas beaucoup de celui qu'on paie pour l'exportation de Whampoa.

Droits d'importation. — Ces droits étant excessivement lourds sur beaucoup d'articles, et attendu qu'on est obligé de les payer une seconde fois à la réexportation, sur les marchandises qui se trouveraient n'être pas convenables au marché, il est évident qu'à l'égard d'un grand nombre de ces articles, dans ce cas, il est prudent et convenable de les débarquer à Macao ou de les garder à bord en dehors du port. Ce dernier moyen peut être aisément adopté à la faveur de l'extension que ne peut manquer de prendre la navigation déjà existante dans ces parages pour le commerce de l'opium.

Les navires qui touchent aux présidences de Bombay ou de Calcutta n'éprouveront probablement aucune difficulté pour obtenir du fret en coton pour la Chine. Le taux du fret a été flottant d'environ 7 à 15 roupies par balle, le prix moyen peut être d'environ 10 roupies; mais l'affluence des navires d'Europe doit nécessairement le réduire d'une manière sensible. Les frets de Singapore à la Chine se sont faits dans une proportion limitée, à environ 3/4 de dollars par picul.

Remises. — Les remises d'Angleterre en Chine s'effectuent probablement pour le mieux au moyen des effets de la compagnie des Indes sur le Bengale, à 60 jours de vue, et que l'on se procurait dernièrement encore à 1 sh. 9 1/2 d. par roupie, lesquels effets se négocient ici à 208 roupies pour 100 dollars, établissant ainsi le prix du dollar à 3 sh. 9 3/4 d. Ces effets, qu'il convient d'avoir en petits appoints pour la plus grande facilité dans le paiement des achats, sont négociables ici jusqu'à concurrence d'une somme considérable à un taux qui ne sera jamais moins favorable qu'il ne l'est à présent.

Les directeurs de la compagnie ont accordé cette année des traites sur la Chine à 3 sh. 6 d. pour un dollar; mais il n'est pas probable qu'ils continuent à le faire. Les traites sur l'Angleterre, à 6 mois de vue, tirées par des maisons de premier ordre, sont généralement négociables ici, et se sont faites depuis quelques années à raison de 4 sh. et 4 sh. 2 d. pour un dollar. Mais les Américains ayant apporté beaucoup de ce papier pendant la dernière campagne, et pour plus d'un million sterling, le change s'est élevé à 4 sh. 5 d., et il est aujourd'hui à 4 sh. 6 d. pour

un dollar; ainsi, il n'y a aucune apparence, suivant nous, qu'il puisse, de quelque temps au moins, redescendre aux anciens cours.

Au moyen des remises sur la Chine, qu'on peut toujours se procurer en traites sur l'Inde, tirées par la compagnie pour le surplus de son revenu, ou par des particuliers pour balances de comptes dus par l'Inde à l'Angleterre, et de l'extension graduelle de la vente des produits manufacturés anglais à la Chine, on a lieu d'espérer que le moyen ruineux des remises en billets du trésor ne sera que très-rarement, ou jamais employé. A cet égard, ce qui est à remarquer, c'est que jamais l'or ou l'argent en lingots n'obtint son entière valeur à la Chine, ni même aucune monnaie, à l'exception pourtant des piastres d'Espagne, lesquelles, avant le règne de Ferdinand VII, obtenaient une préférence dans certaines contrées éloignées de l'empire, et quelquefois même à Canton une prime qui variait de 1 à 5 p. 0/0.

Soies gréges de Nankin. — Elles arrivent généralement au marché en août, et on en reçoit successivement des renforts pendant l'hiver, mais dont la qualité est inférieure à celle des premiers arrivages.

En vertu d'un ancien réglement, il n'est permis à aucun navire de charger plus de 100 piculs de soies pour l'exportation; lorsqu'un navire veut en prendre davantage, il faut que le surplus soit embarqué, par connivence, à Macao, ou mis à bord d'un autre navire de Whampoa, pour être ensuite transbordé en dehors de la *Bocca-Tigris*. Cette place a toujours été remarquable par un grand mouvement d'affaires, même dans l'état de choses le mieux établi. Ce mouvement ne pourra que s'accroître à l'aide du vaste changement qui est sur le point d'avoir lieu par la cessation des opérations commerciales de la compagnie des Indes; c'est pourquoi il est impossible de prévoir dans combien de temps les observations qui viennent d'être faites pourraient devenir inapplicables, dans des circonstances nouvelles que ce changement doit nécessairement amener; et la prudence exige qu'on prenne telles dispositions mixtes qui seraient susceptibles de s'accommoder à une variété de circonstances, plutôt que de compter exclusivement sur tel ou tel autre plan auquel on se serait arrêté.

JARDIN, MATHERON et Ce.

Canton, 21 octobre 1833.

ILES PHILIPPINES.

MANILLE.

Manille fut fondée en 1571, et en 1587 ses marchands étaient déjà en relation avec le Pérou. L'île de Luçon, où cette ville se trouve située, possède un territoire riche en or, en argent, en cuivre, en fer, en houille, et sillonné par un grand nombre de rivières navigables. A Manille, le commerce intérieur est entre les mains des Chinois, qui sont quelquefois rançonnés par les Espagnols.

Manille, ville capitale de l'île de Luçon, la plus grande des Philippines, est située au fond d'une baie, qui a 30 lieues de circuit avec un bon port.

La navigation de Manille, en 1831, a donné lieu au mouvement ci-après :

Il est entré 112 bâtimens et il en est sorti 114.

De ce nombre, un seul bâtiment français figure à l'entrée et 2 à la sortie.

La valeur des importations a été de 1,794,379 piastres en marchandises, et de 337,287 piastres en numéraire.

Celle des exportations, de 1,414,710 piastres en marchandises, et de 49,219 piastres en numéraire.

Les principaux articles exportés sont ceux qui suivent :

Biche de mer		5486 arrobes (1).
Bois	d'ébène	13483 *idem.*
	de sapan	50671 *idem.*
Cacao		4 *idem.*
Café		14624 1/2 *idem.*
Chanvre		154917 *idem.*
Chapeaux		7484 chapeaux.
Cire		996 arrobes.
Cornes		303 *idem.*
Coton		4195 *idem.*
Écaille de tortue		352 *idem.*
Huile de cacao		6964 *idem.*
Indigo		31119 *idem.*
Lard		184 *idem.*
Nacre de perle		1262 *idem.*
Nattes		343 nattes.
Nerfs de daims		368 arrobes.
Nids d'oiseaux	blancs	16 *idem.*
	autres	37 *idem.*
Oiseaux de paradis		52 oiseaux de paradis.
Peaux		29958 arrobes.
Poissons	Crevettes sèches	9223 1/2 *idem.*
	Requins (nageoires de)	371 *idem.*
Poix		892 *idem.*
Riz		1074170 *idem.*
Rotins		2458 1/2 *idem.*
Rhum		8716 gallons.
Sacs vipes		3241 sacs.
Salpêtre		577 1/2 arrobes.
Savon		5159 *idem.*
Soufre		2480 1/2 *idem.*
Sésame		1258 1/2 *idem.*
Sucre		617737 1/2 *idem.*
Suif		184 *idem.*
Tabac	Cigares de papier	4 *idem.*
	autre	4279 *idem.*
Toile à voiles		129 pièces.

Le montant total des droits, y compris ceux de douane, de port, de tonnage, etc., a été en 1831 de 244,006 piastres.

ILES SANDWICH.

COMMERCE ET NAVIGATION DE LA MER DU SUD OU OCÉAN PACIFIQUE.

Les progrès du commerce des Anglais dans les îles de la mer du Sud sont d'une rapidité extraordinaire. Les îles de Boni qui sont très-propres à la contrebande avec la Chine et à l'équipement des vaisseaux allant à la pêche de la baleine pour se procurer du spermaceti, ont été colonisées récemment par les Anglais. A l'avenir, un vaisseau de guerre anglais sera stationné près les îles de la mer du Sud,

(1) L'arrobe = 11 kil. 500.

afin de visiter annuellement les divers établissemens et de pouvoir leur donner des secours en cas de besoin.

Le commerce maritime dans toute la mer du Sud s'accroît d'une manière extraordinaire. A Woahou, une des îles Sandwich, abordèrent en 1832, 120 navires dont 30 anglais, 85 américains et 5 appartenant à d'autres nations, jaugeant ensemble 37,179 tonneaux. Cette île possède à Honolulu un port avec un chantier où les vaisseaux peuvent être promptement radoubés.

L'île Mauii, dans le même groupe, est aussi très-fréquentée : à la fin de décembre 1832, il s'y trouvait 33 navires à la fois à l'ancre. Les naturels possèdent une petite marine de 11 navires, jaugeant 630 tonneaux : les étrangers y ont 14 navires du port de 1,863 tonneaux.

La diminution du tonnage américain peut être attribuée à ce qu'un grand nombre de navires se rendent à l'île voisine de Mauii, où, à la fin de 1831, 33 bâtimens étaient à l'ancre à la même époque.

A Honolulu, port de l'île de Woahou, situé au sud de l'île, on peut très-facilement radouber et réparer les navires. A la fin de 1831, deux bâtimens de 180 et 190 tonneaux ont été abattus en carène, calfatés et doublés en cuivre, en cinq jours.

La marine des îles Sandwich, c'est-à-dire les navires appartenant à des individus établis dans ces îles, et employés à leur navigation, présentait, à la fin de 1831, l'effectif ci-après :

Navires appartenant à des naturels. . .	10	765 tonneaux.
— à des étrangers. . .	14	1865
Total.	24	2630

AFRIQUE.

COMMERCE DE MAROC.

La navigation de Maroc, en 1832, a donné lieu au mouvement ci-après :

Il est entré 126 navires, jaugeant 5,933 tonneaux ; il est sorti 156 bâtimens portant 5,829 tonneaux.

Aucun navire français n'a pris part à la navigation directe entre la France et Maroc en 1832.

Le commerce de cet empire a présenté les résultats suivans :

Les importations se sont élevées à 4,981,200 fr. ; les exportations à 4,406,700 fr.

En comparant ces résultats à ceux de 1831, on trouve que le mouvement général du commerce de Maroc a augmenté de moitié en 1832. Cette augmentation est due au rétablissement de la tranquillité dans l'empire.

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Maroc en 1832.

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Tissus et fil de coton. . . .	2080000f.	Numéraire, or en poudre, arg.	1496200f.
Soie écrue.	740900	Cire jaune et ouvrée.	599100
Sucre brut et raffiné. . . .	453700	Peaux de chèvres, cuirs en poil.	431900
Tissus de laine.	414900	Fruits frais et secs.	399000
Acier, étain, ferblanc, plomb.	413100	Gommes.	328500
Épiceries, drogues et teintures.	231100	Blé.	312000
Thé.	110100	Laine et tissus de laine. . .	124800

On a vu plus haut que les importations de France à Maroc ont été nulles en 1832. Les exportations qui, au contraire, ont doublé comparativement à 1831, se sont composées des articles suivans :

Peaux de chèvres.	439100f.	Huile d'olive.	15700f.
Cire jaune.	138800	Ivoire.	12200
Laine	96500	Aromates.	12100
Amandes douces et amères. .	57100	Articles divers.	1800
Gommes.	18900		

Il résulte d'une lettre adressée à la chambre de commerce de Marseille (en date du 24 octobre 1833) par le ministre du commerce, que d'après les renseignemens qui lui sont fournis par M. le consul général de France à Tanger, nos relations commerciales avec les États de Maroc pourront acquérir plus d'importance, et que les calicots français, par exemple, soutiendront dans ce pays la concurrence des tissus anglais similaires, qui s'y écoulent en grande quantité; les toiles de Bretagne y trouveront également un débouché considérable.

TABLEAU GÉNÉRAL DES MOUVEMENS DE LA NAVIGATION DU PORT D'ALGER EN 1832.

ARRIVAGES PENDANT 1832.

Nombre des navires.	Pavillons.	Nombre d'hommes de l'équipage.	Tonnage des bâtimens.
154	Français.	1304	18399
6	Suédois.	73	1407
47	Toscans.	468	3165
64	Napolitains.	806	12929
54	Sardes.	505	5789
3	Russes.	49	964
81	Espagnols.	599	2263
18	Anglais.	167	1909
5	Romains.	48	591
37	Autrichiens.	441	9542
3	Grecs.	49	668
5	De la régence d'Alger.	83	125
1	Tunisiens.	12	125
478		4605	58076

MOUVEMENT DU COMMERCE MARITIME DU PORT D'ALGER PENDANT 1832.

IMPORTATIONS.

La valeur des importations de France s'élève	à	3891189	f.	c.
Celles des possessions anglaises dans la Méditerranée	à	837142		45
— d'Italie.	à	1168157		80
— d'Espagne.	à	108726		45
— de Tunis.	à	112955		«
— de Suède.	à	9700		«
Total.		6127870		70

EXPORTATIONS PENDANT L'ANNÉE 1833.

Pour la France.	631746	f.
— les possessions anglaises de la Méditerranée. . . .	4412	
— l'Italie.	99335	
— l'Espagne	18404	
— Tunis.	18782	
Total.	772679	

Parmi les articles d'importations les plus importans, figurent les produits de nos fabriques pour une somme de 656992 fr., les comestibles pour 358,562 fr., et les matières minérales pour 103,449 fr. d'une part et 116,696 fr. de l'autre. Les importations des denrées coloniales sont pareillement considérables ; elles s'élèvent à 221,019 fr., et celles des céréales à 586,053 fr., non compris les importations de l'Italie, des possessions anglaises et d'ailleurs.

Quant aux exportations on remarque que les articles les plus considérables sont les huiles, qui figurent pour une valeur de 381,107 fr., la cire pour une valeur de 79,054 fr., et les cuirs secs pour 46,407 fr.

COMMERCE D'ALGER AVEC LA FRANCE.

La situation d'Alger est assez rapprochée de la France pour qu'on puisse y aborder, de Marseille, en trois jours et quelquefois moins, ce qui permet aux commerçans d'adresser directement leurs commissions en France, sans être obligés d'avoir recours aux négocians en gros, établis dans la nouvelle colonie. On doit donc éviter de tenter à Alger le commerce en gros, rendu presque nul par plusieurs motifs, notamment par la consommation très-limitée de nos denrées, qui, à quelques exceptions près, ne sont achetées que par le très-petit nombre d'Européens qui habitent aujourd'hui cette contrée de l'Afrique. Cette nécessité où l'on est à Alger de n'entreprendre que le commerce en détail fera comprendre facilement que l'on ne doit pas se borner à tenir un seul article, qui, devant être détaillé, serait d'un débit extrêmement long. Les principales maisons de commerce d'Alger, celles de MM. Descous, Gaudoit, Ventre, etc., sont des bazars où l'on trouve réunis les objets les plus superflus et les marchandises les plus essentielles : ce que recherche la mode et ce que la vie nécessite.

Trois populations distinctes entre elles composent les indigènes de la colonie d'Alger : les Maures, les Juifs et les Bédouins, espèce de peuple nomade des campagnes. Les seules provenances européennes qu'ils achètent consistent en draps, tirés du midi de la France, et en cotonnades, telles qu'indiennes, mouchoirs imprimés, de gros calicots empesés, connus sous les noms de *Guinées d'Ecosse*, *Mahmondi*, *Elephanti* et *Baftars*. Les Anglais sont, depuis fort long-temps, presqu'exclusivement en possession de cette branche de commerce avec les Etats Barbaresques : ils ont établi à Livourne et à Malte des sortes d'entrepôts pour ces marchandises, et ils en expédient des cargaisons, dont la valeur dépasse quelquefois 500,000 fr., et dont le débit est rapide. Quant à nos draps, ils ne se vendent qu'en petite quantité, et tout l'achat se porte sur les cotonnades, préférence qui s'explique par la chaleur du climat : ce dernier objet de commerce sortant des manufactures anglaises, revient aux Bédouins, qui font presque seuls tous les frais d'achat, à environ 45 cent. l'aune. Manufacturé en France, prime déduite, il ne pourrait se vendre à moins de 55 cent. l'aune. Il est donc impossible aux négocians français de soutenir la concurrence des cotonnades anglaises, et on évalue à 20 pour 100 la surtaxe qu'il faudrait faire subir à ces marchandises pour que nous pussions, en offrant à meilleur marché, déraciner une longue habitude contractée.

Plusieurs causes concourent à la cherté de nos denrées sur le territoire d'Alger. La principale est sans contredit le manque presque total des marchandises de retour, ce qui contribue surtout à rendre bien coûteux le nolis de Marseille à Alger, qui varie de 15 à 20 francs par tonneau. Les seules denrées que nous puissions exporter de la colonie, où l'industrie a été constamment nulle, sont la *cire et l'huile ;* et encore, faut-il observer que nos négocians étant intéressés à ne point renvoyer, autant que possible, les navires sur leur lest, se bornent à un très-léger bénéfice, et qu'il s'établit entre eux, pour l'acquisition de ces denrées, une concurrence très-préjudiciable à leurs intérêts, tandis qu'elle est toute à l'avantage des vendeurs indigènes, et par suite des négocians anglais. Les autres objets principaux dont les indigènes approvisionnent les marchés, sont les bestiaux, les fruits et le blé, dont l'exportation hors de la colonie n'est permise que pour la France, et qui a été momentanément suspendue par mesure administrative. Dans le but de favoriser nos relations avec l'intérieur du pays, l'administration n'a frappé d'ailleurs ces denrées d'aucun droit, sauf toutefois celui très-faible qu'on prélève

en nature sur quelques unes d'elles. Ce droit de prélèvement est affermé chaque année par adjudication publique.

Outre le droit d'ancrage, il y a deux droits de douanes établis à Alger : l'un est de 4 ou 8 pour cent de la valeur de la marchandise, selon que les provenances sont françaises ou étrangères (à l'exception des vins et spiritueux étrangers, qui sont frappés d'un droit beaucoup plus fort, de manière à assurer l'avantage aux nôtres) ; l'autre, appelé droit d'octroi, également perçu à l'entrée, s'étend sur toutes les marchandises mises en consommation, soit dans le territoire occupé, soit dans l'intérieur, telles que les comestibles, ainsi que sur d'autres objets, tels que meubles, bois de construction, cuirs, etc. Du reste il ne distingue pas si la marchandise est étrangère ou française, et il varie de quotité suivant les articles. Le marchand a en outre à payer un droit de patente.

SYSTÈME MONÉTAIRE D'ALGER.

DES MONNAIES D'ARGENT.

	f.	c.	
Le rial-boudjou (unité monétaire) se divise en 24 mouzonnés ou. .	1	86	« «
La piastre d'Alger (double boudjou) se divise en 48 mouzonnés ou	3	72	« «
Le rebia-boudjou (quart de boudjou) se divise en 6 mouzonnés . .	«	46	25 «
Le temin-boudjou (8e du boudjou) en 3 mouzonnés.	«	23	12 50
La pataque-chique (1/2 boudjou) se divise en 8 mouzonnés ou. . .	«	62	« «
La demi pataque-chique (6e de boudjou) se divise en 4 mouzonnés ou	«	31	« «

MONNAIES D'OR.

Le sequin ou soltani vaut 4 boudjous 1/2; il se divise en demies et quarts.

MONNAIES DE CUIVRE.

Le karoub, pièce de cuivre blanchie, vaut 1/2 mouzonné.

La pièce de 5 aspres chiques en cuivre vaut 5/29 de mouzonné.

La pièce de 2 aspres chiques en cuivre vaut 1/29 de mouzonné.

La valeur en monnaie de France donnée ci-avant aux monnaies d'Alger ; est leur valeur intrinsèque ; c'est la même qui est établie par le tarif comparatif de la valeur réciproque des monnaies du pays d'Alger et des monnaies de France, dressé en mai 1830, par les soins d'une commission instituée à cet effet et après des épreuves multipliées.

L'expérience a prouvé que dans la fabrication des monnaies à Alger la tolérance était un peu exagérée. Les Européens après l'arrivée des Français se sont avisés de peser toutes les pièces, et ils ont pu en faire ressortir plus d'un tiers ayant un excédant en poids de 4 pour 0/0 environ, quoique le titre fût le même.

Tant que les monnaies du pays ont été suffisamment abondantes, elles se sont maintenues dans leur rapport avec celles de France, à leur valeur déterminée par le tarif; mais aujourd'hui qu'elles sont rares, elles ont acquis une valeur de 9 à 10 p. 0/0 de plus, ou pour mieux dire celles du type français ont baissé d'autant.

Hors des portes d'Alger, aucune monnaie autre que celle du pays ou les piastres d'Espagne (*Colonœti*) n'a cours parmi les indigènes, et l'on voit journellement sur les marchés publics les gens de l'intérieur stipuler pour ceux de leurs acheteurs qui n'ont que des monnaies françaises à donner, des conditions qui augmentent de beaucoup le prix de la denrée.

TABLEAU COMPARATIF DES POIDS ET MESURES D'ALGER AVEC LES POIDS ET MESURES DE FRANCE.

		kil.	gr.	mill.
Le rotl-feudi	est égal à	«	497	435
Le rotl-attari	*idem.*	«	546	080
Le rotl-ghredouri	*idem.*	«	614	340
Le rotl-kébir	*idem.*	«	819	080
Le kantar-attari	*idem.*	54	608	«
Le kantar-ghredouri	*idem.*	61	434	«
Le kantar-kébir	*idem.*	81	908	«
		mètr.	c.	
Le pic turc	*idem.*	«	640	«
Le pic arabe	*idem.*	«	480	«
			litres.	
Le khoull	*idem.*	«	16	«
Le saâ	*idem* environ	«	58	«

L'on voit par ce tableau que l'on compte à Alger 4 espèces de livres que l'on nomme *rotls*. 1° Le rot-lfeudi, du mot *feddah*, argent; 2° le rolt-attari, du mot *attar*, épicier ; 3° le rotl-ghredouri, du mot *ghredoura*, verdure; et 4° le rotl-kébir, du mot *kébir*, grand. Le 1er sert à peser certaines matières précieuses ; il peut être comparé à notre poids de marc. Le 2e est le plus en usage, et sert à peser les drogueries et presque toutes les marchandises; il se divise en 16 onces. Le 3e sert à peser les fruits secs, les légumes frais et équivaut à 18 onces attari. Le 4e sert à peser le miel, le beurre, les fruits secs, les dattes, l'huile, le savon du pays, etc., il est égal à 24 onces attari.

Indépendamment des 3 sortes de quintaux ou *kantars*, il existe d'autres kantars de convention relatifs à certaines marchandises ; par exemple : le kantar de lin de 200 rotls attari ; le kantar de fer et de plomb est de 150 rotls attari.

ÉTATS BARBARESQUES.

TUNIS.

La navigation du port de Tunis, en 1832, a présenté approximativement les résultats suivans :

Il est entré 493 navires, jaugeant 49,658 tonneaux, et il en est sorti 363, jaugeant 38,151 tonneaux.

Il est venu de France, sous pavillon français, 81 navires jaugeant 7,761 tonneaux ; il est sorti pour France, sous le même pavillon, 83 navires jaugeant 7,540 tonneaux.

Le tableau ci-dessus ne comprend pas la navigation de caravane, c'est-à-dire celle qui a lieu entre la Régence et l'Albanie, la Barbarie, la Turquie et l'Égypte.

Cette navigation a occupé, à l'entrée, 95 navires jaugeant 10,933 tonneaux, dont 16 navires jaugeant 1,567 tonneaux, sous pavillon français ; à la sortie, 81 navires jaugeant 9,034 tonneaux, dont 11 navires jaugeant 1,321 tonneaux, sous pavillon français.

La valeur des importations pour 1832 a été de 13,103,600 fr. ; celle des exportations 13,586,500 fr.

Les principaux articles de ce commerce sont :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Vermillon et cochenille. . . .	847700f.	Huile.	6511900f.
Soie brute.	785200	Laine surge.	3331300
Café.	337400	Tissus de laine { bonnets. .	1755600
Sucre	317600	Tissus de laine { autres. . .	301800
Laine d'Espagne.	269100	Grains et farines.	477700
Tissus de laine-draps.	180300	Cuirs salés.	220600
Vins.	105200		
Argent monnayé	3724500		

Les échanges entre la France et Tunis se sont composés en majeure partie des objets ci-après :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Vermillon et cochenille. . .	262300f.	Huile.	3350100f.
Café.	186600	Laine surge.	91700
Laine d'Espagne.	98300		
Tissus de laine-draps	94600		
Sucre.	69400		

Le principal article d'exportation de Tunis est la laine, qui n'a produit cette année que 12 à 15 mille quintaux, savoir : 5 à 6 mille dans l'arrondissement de Tunis et de 7 à 8 mille sur la côte. Tout a été vendu dans les deux mois d'avril et mai. Les premiers achats ont été faits à 32 piastres. La hausse les a bientôt portés à 41. Constantine et les autres dépendances de Tunis n'ont donné en tout que mille quintaux payés en bloc à 40 piastres.

ÉGYPTE.

Nota. Voir, pour la position, les productions, l'industrie, les importations et les exportations, les monnaies réelles, les poids et mesures, le tome Ier, p. 476 et suivantes.

Prohibition des monnaies turques.

Le gouvernement égyptien a publié, le 23 juin 1833, une notification dont voici la traduction :

Le 23 septembre dernier, il avait été publié, par le gouvernement local, un avis défendant à toutes les administrations du royaume de recevoir dans leurs caisses des monnaies turques, et des mesures avaient été prises pour en empêcher l'importation dans le pays, afin d'arrêter la dépréciation des monnaies du gouvernement égyptien.

1° La défense de recevoir aucune espèce de monnaie turque dans les caisses du gouvernement est confirmée et renouvelée avec rigueur.

2° Il est ordonné aux bureaux des douanes et de la santé de retenir tout groupe qui sera débarqué, contenant des valeurs turques ;

3° Il est prescrit aux administrations du gouvernement local de cesser toute relation de commerce avec tout négociant que l'on saura faire venir de pareilles monnaies en Égypte. Si ce genre de commerce est exercé par un individu n'ayant aucune relation d'affaires avec les administrateurs du gouvernement, il sera pris à son égard des mesures capables d'atteindre le but qu'on se propose.

MOUVEMENT COMMERCIAL D'ALEXANDRIE EN 1831.

Après Constantinople, Alexandrie est le port le plus célèbre et le plus commerçant et aussi le plus avantageusement situé. L'entrée du port se trouve entre la pointe occidentale de l'île appelée *Antirhodus* et la terre ferme. Cette embouchure est assez difficile, comme elle l'était dès le temps des Romains; elle est étroite et embarrassée de rochers; mais dès qu'on l'a passée, on trouve un beau et vaste mouillage dans ce qu'on appelle le *port vieux*, qui est très-sûr. Il peut contenir les plus gros vaisseaux. Il ne faisait autrefois qu'un même port avec celui qu'on appelle aujourd'hui le *port neuf*, qui en est une suite. Il en fut séparé du temps des Grecs par une digue qu'on éleva depuis la terre ferme jusqu'à la pointe orientale de l'île, en laissant pourtant à cette digue une ouverture pour communiquer d'un port à l'autre. L'attérage n'est pas sans danger, et l'on éviterait difficilement les écueils dont la côte est semée sans le secours des pilotes que l'on rencontre à quelques milles du rivage.

L'emplacement d'Alexandrie, sur une langue de terre, bornée d'un côté par la Méditerranée et de l'autre par le lac Mariout (*Mareotis*), avait été si bien choisi par Alexandre-le-Grand, son fondateur, qu'elle a été pendant plus de six siècles la ville la plus commerçante du monde, et qu'aujourd'hui elle fait encore un commerce qui surpasse celui de tout l'Archipel. Le canal de Madoudieh, qui est près du port vieux, fait communiquer Alexandrie avec le Caire, ou plutôt Boulaq, qui en est le port, par la branche du Nil qui débouche à 5 milles de Rosette.

Alexandrie est une place de commerce importante; son port est le grand entrepôt non-seulement de l'Égypte, mais aussi de l'Arabie, de la Nubie et de tout le littoral de la mer Rouge; et elle a de grandes relations avec toute l'Asie mineure, la Turquie, l'Angleterre, la Russie, l'Italie et la France, surtout avec Livourne, Venise, Trieste, Gênes et Marseille. Toutes ces puissances entretiennent des consuls à Alexandrie.

Pendant l'année 1831 il est entré dans le port d'Alexandrie 1,215 navires jaugeant 198,299 tonneaux; il en est sorti 1,046 navires jaugeant 175,358 tonneaux.

42 navires jaugeant 9,169 tonneaux sont venus de France; 33 de ces bâtimens, du port de 6,505 tonneaux, étaient sous pavillon français; 47 navires jaugeant 9,539 tonneaux ont été expédiés pour France; 46 jaugeant 9,243 tonneaux portaient notre pavillon.

On évalue le commerce d'Alexandrie, en 1831, à 39,200,500 francs d'importations, et à 41,251,400 fr. d'exportations.

Les marchandises ci-après sont celles qui figurent pour les plus fortes sommes dans ces deux totaux;

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.	
Bois à construire et à brûler.		8257600f.	Coton en laine	15031300f.
Tissus de coton		8153500	Légumes secs	6444200
Tissus de soie		3264400	Riz	2215900
Fer en barres et fil		2773800	Gommes	2194900
Tissus de laine.	Bonnets	827700	Toiles de lin	1587800
	Draps	816100	Peaux	960200
	Autres	912000	Encens	811900
			Lin	631200

Alexandrie a reçu de la France pour 2,225,500 francs, et lui a fourni pour 4,654,800 fr. Voici le détail des principaux articles échangés de part et d'autre.

IMPORTATIONS DE LA FRANCE A ALEXANDRIE.		EXPORTATIONS D'ALEXANDRIE POUR LA FRANCE.	
Sucre	424800f.	Coton en laine	4040200f.
Draps	329700	Natron	149000

Fer en barres	257400	Gomme	105400
Vin	193600	Dents d'éléphant	99800
Tissus de soie,	131400	Indigo	76000
Plomb en saumons et grenaille.	106400	Nacre de perle	66400
Quincaillerie, mercerie et coutellerie	82200	Peaux	59000
Tissus de coton	71500		

Il est entré en 1833 dans le port d'Alexandrie et il en est sorti 326 bâtimens, jeugeant 57,860 tonneaux, leurs chargemens sont évalués en totalité à la somme de 29,310,000 fr.

ALEXANDRETTE.

Ville de Syrie appelée par les Turcs *Scanderon*. Elle est située sur le golfe d'Ajazze au milieu de quelques marais, près du bord de la mer, à 28 lieues d'Alep, long. 54°, lat. 16° 35′ 30″. Cette ville n'est remarquable que par son port, où se rendent les navires européens qui y débarquent les marchandises destinées pour Alep. Le port est excellent et les vaisseaux mouillent assez près du rivage. N'étant que le port d'Alep, les nations européennes qui font le commerce de cette dernière ville ont chacune un vice-consul à Alexandrette, et un ou deux facteurs pour veiller à la réception et à l'envoi de leurs marchandises.

SAINTE-HÉLÈNE.

D'après les rapports avantageux faits au gouvernement par plusieurs capitaines français, sur le compte de M. Salomon, négociant anglais, résidant à Sainte-Hélène, le ministre de la marine a nommé ce négociant agent consulaire de France en cette résidence. Cette nomination à des fonctions que le titulaire a acceptées gratuitement, satisfera les capitaines baleiniers français, qui trouveront maintenant à Sainte-Hélène un agent consulaire auquel ils pourront s'adresser dans les nombreuses relâches qu'ils font ordinairement dans cette île.

Note sur le commerce à Madagascar.

L'intendant M. Corolière, dans une lettre adressée l'année dernière de Tamatave à M. Tourette, gouverneur de l'île Sainte-Marie, l'a informé qu'il était chargé de la part de S. M. (la Reine) Ranavalamanjaka, de l'informer, ainsi que ses alliés et ses voisins, que dorénavant le riz et les bœufs de cette île ne seront vendus que contre de bonne poudre à canon et des fusils de bonne qualité, afin que les commerçans en aient connaissance. Les prix de ces objets de munition sont réglés ainsi qu'il suit; on donnera une piastre pour une quantité de poudre pesant cinquante piastres d'Espagne; ce qui fait aux environs de 36 piastres pour cent livres pesant. Pour un fusil on paiera six piastres d'Espagne, pourvu qu'il ait une baïonnette. Néanmoins les sujets de S. M. pourront acheter des marchandises étrangères pour de l'argent, des cordages, des mâts, des oiseaux, des chèvres, etc., à l'exception du riz et des bœufs, qui ne pourront être vendus et embarqués que contre des munitions : cependant un indigène d'Ova ou de Madagascar aura la faculté de payer davantage que ne le stipule cette ordonnance les munitions qu'il voudra acquérir.

AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE.

ETATS-UNIS.

La navigation des États-Unis, pendant l'année commerciale terminée le 30 septembre 1831, a été fort active, ainsi qu'on en pourra juger par la récapitulation suivante :

Il est entré dans les divers ports 5,625 navires, jaugeant 1,204,900 tonneaux, et il en est sorti 5,599, jaugeant 1,244,498 tonneaux.

Les Américains ont conservé, depuis 1815, une grande partie du commerce de fret avec l'Europe, que leur avait valu leur neutralité pendant les guerres européennes. Pleins de confiance dans la supériorité de leur navigation, ils se sont attachés à faire prévaloir, dans leurs relations avec les nations étrangères, le système de libre commerce appliqué à la navigation, qu'ils abandonnaient cependant à l'intérieur, tant pour former un revenu au gouvernement que pour protéger leurs fabriques naissantes contre la concurrence extérieure. Ils ont proposé aux puissances étrangères l'abolition de tout droit différentiel; presque toutes y ont accédé; quelques unes se flattant de pouvoir soutenir la lutte avantageusement, d'autres espérant obtenir, par cette concession au gouvernement américain, des avantages commerciaux équivalens aux sacrifices imposés à leur propre navigation. Cette politique, que les États-Unis ont suivie avec constance et succès, leur a assuré non-seulement le transport de leurs échanges commerciaux, mais a même étendu leur commerce de fret à une grande quantité de produits étrangers.

En comparant les relevés de 1830 et de 1831, on trouve que l'accroissement de la navigation étrangère appartient presque exclusivement à la marine anglaise : il est le résultat prévu des dispositions de l'acte du congrès du 29 mai 1830, dont la mise à exécution avait été subordonnée au succès des négociations de M. Mac-Lane à Londres. Le gouvernement anglais ayant consenti à rouvrir aux Américains les ports de ses colonies des Antilles et du continent de l'Amérique, le gouvernement fédéral a accordé aux navires anglais venant de ces colonies le traitement national. L'effet de cette convention tacite a été de procurer un débouché aux produits de l'Union; mais les Américains y ont déjà perdu une partie du commerce de fret qu'ils exploitaient en entier en 1830.

La France a pris part à l'augmentation de la navigation des étrangers. Son tonnage, de 9,763 en 1830, a été, en 1831, de 13,281. Cet accroissement résulte surtout de ce que l'émigration considérable qui a eu lieu par la voie du Havre a donné à quelques uns de nos bâtimens un chargement assuré.

Le mouvement commercial des Etats-Unis, en 1831, a offert les résultats suivans :

Importations 515,955,600; exportations 406,552,900.

Les principaux articles importés et exportés sont ceux ci-après :

IMPORTATIONS.		
Tissus	de coton	80501100f.
	de laine	59861800
	de soie	54522000
	de chanvre et de lin	35964900
Fer et acier ouvrés		35964900
Café		31588300
Sucre		24659100
Mélasse		12162400
Porcelaine et poterie		11135100
Vins		8365300
Thé		7090200
Esprit de vin, rhum et eau-de-vie		5188700
Espèces et matières d'or et d'argent		36529700

EXPORTATIONS.		
Produits nationx.	Coton	126447508f.
	Blé, farine, biscuit	53561300
	Tabac	25924300
	Bois	10321600
	Riz	10081300
	Produits de pêche	8358200
	Tissus de coton	5631600
	Cendres, potasse, perl	4678100
	Savon, chandelles	3216300
	Maïs et farine de maïs	1983100
	Cuir, bottes, soul.	1454700
	Monnaies d'or et d'argent	10292400
Produits étrangers		100167600

Le commerce particulier des États-Unis avec la France et ses colonies, en 1831, s'est composé en majeure partie des objets qui suivent :

A L'IMPORTATION.			A L'EXPORTATION.		
Tissus	de soie.	35489700f.	Produits nationx.	Coton.	21324200f.
	de coton.	7708000		Bois.	1435300
	de laine.	5919100		Blé, farine, biscuit	1380200
	de chanvre et lin .	2163000		Produits de pêche.	1230600
Vins.		3267000		Riz.	1109200
Mélasse.		2188500		Potasse, cendres et perl.	985700
Eau-de-vie, esprit de vin. .		1327600		Tabac.	793700
Porcelaine et poterie.		1023900	Produits étrangers.		17646900
Espèces et matières d'or et d'argent.		1176140			

En comparant le mouvement commercial des Etats-Unis en 1831 avec celui qui a eu lieu en 1830, on trouve qu'il a éprouvé un accroissement de 143,852,800 f. pour l'importation, et de 18,843,000 fr. pour l'exportation.

Cet accroissement est dû principalement au développement des relations des Etats-Unis avec l'Angleterre et la France.

L'augmentation en ce qui nous concerne ne porte que sur nos importations aux Etats-Unis ; elle a été de 29,787,200 fr. ; les exportations de ce pays pour France ont, au contraire, diminué de 11,894,300 fr. pendant l'année 1831.

Les articles dont nous avons fourni pour une somme plus forte sont principalement :

Les tissus	de soie, pour.	16845400 f.
	de coton.	4461500
	de laine	3367600
Les vins.		1504300

NOUVELLE ORLÉANS.

Commerce du coton. (1831-1832.)

Voici quel a été, à la Nouvelle-Orléans, le mouvement des cotons dans les deux dernières années commerciales.

Importations en 1831, 428,876 balles ; en 1832, 349,797 *id.*

Exportations en 1831, 424,684 balles, en 1832, 356,406 *id.*

Au 1er octobre 1832, il restait sur place 7,088 balles.

Exportations de coton.

A la fin d'avril 1833, on évaluait à 410,000 balles, l'exportation en coton de la Nouvelle-Orléans.

La récolte de Mobile était évaluée à 140,000 balles.

Celle des Florides à 25,000.

Ces quantités étaient plus fortes qu'en 1832.

On écrit de la Nouvelle-Orléans en date du 31 juillet 1833 : Notre prospérité marche à pas de géant : nos récoltes pendantes sont de toute beauté ; nous récolterons cette année 500,000 balles de coton, 120,000 boucauts de sucre, 60,000 boucauts de tabac, sans compter d'autres articles de notre sol, qui vont à l'infini.

La Nouvelle-Orléans est depuis le mois de décembre jusqu'au mois de mai, un des marchés les plus actifs et les plus considérables qu'il y ait au monde.

Les prix, à la Nouvelle-Orléans, cotés, vers la fin de l'hiver, de 9 à 11 piastres le quintal (9 à 11 centièmes de piastre, la livre), suivant la qualité, s'étaient élevés, fin d'avril, à 10 et 13 1/2 piastres (10 à 13 1/2 centièmes, la livre).

A Mobile, de 8 1/2 à 11 centièmes la livre, les prix étaient montés à 9 1/2 et 12 1/2 centièmes.

C'était 10 à 18 p. 0/0 de plus qu'en 1832.

La récolte des tabacs, moins abondante que celle de 1832, évaluée à 31,000 boucauts, semblait devoir donner, pour l'exportation de la Nouvelle-Orléans, une différence en moins de 5 à 8,000 boucauts.

Les prix, à la fin d'avril, étaient par quintal :

1re qualité	4 piast.	31 cent.
2 *idem.*	3	31
3 *idem.*	2	62

C'est-à-dire 25 à 50 centièmes de plus qu'en 1832.

Parmi les marchandises étrangères importées à la Nouvelle-Orléans, les articles de Paris, les draps, la quincaillerie, les vins, et en général tous les objets d'usage habituel, avaient donné des bénéfices qu'on croyait pouvoir porter à 15 p. 0/0. Il faut seulement apporter le plus grand soin aux achats en Europe.

AMÉRIQUE DU NORD.

MEXIQUE.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE TAMPICO DE TAMAULIPAS EN 1832.

Le port de Tampico de Tamaulipas, qui est le second que le Mexique possède sur le golfe, a, comme on sait, été ouvert à la navigation étrangère en 1824.

Le commerce de cette ville maritime prend chaque année un plus grand accroissement, le nombre des navires entrés, qui en 1824 n'avait été que de 36, jaugeant 2,353 tonneaux, s'est élevé en 1831 à 105 bâtimens avec un tonnage de 10,026 tonneaux. En 1824 les départs des navires, qui n'avaient été qu'au nombre de 40, avec un tonnage de 2,653, se sont accrus en 1831 jusqu'à 115 avec un tonnage de 10,534 tonneaux.

Le tonnage américain seul entre pour plus des 7/10 dans la navigation totale de Tampico. Cette supériorité est due à la proximité des États-Unis qui permet à leurs navigateurs de fréquenter ce port avec des bâtimens de petit échantillon pouvant, dans toutes les saisons, franchir la barre qui obstrue l'entrée de la rivière.

La France tiendrait le second rang, et l'Angleterre ne viendrait qu'en troisième. Mais il n'en est pas ainsi ; car au tonnage anglais, purement *commercial*, il faut ajouter celui des paquebots *militaires* réguliers qui viennent, chaque mois, prendre pour le compte des négocians anglais, l'argent apporté par les convois descendus de l'intérieur. Nous ne figurons donc qu'en troisième ligne dans la navigation de Tampico.

Les importations se sont élevées en 1832 à la somme de 4,791,000 francs ; la France n'y figure que pour 472,500 fr. ; mais les États-Unis en ont la plus grande part, dont la valeur est de 3,063,500 fr. ; vient ensuite l'Angleterre pour 632,400 f. La contrebande doit doubler les chiffres que nous venons d'indiquer.

Une autre observation à faire, c'est que, dans le total des importations effectuées par les États-Unis, nos produits entrent pour 175 environ, et ceux de l'Angleterre pour 275. On se demande, à cette occasion, comment les négocians français ne font pas de nos colonies des Antilles un entrepôt pour le Mexique ; car ils y trouveraient au moins les mêmes avantages, sinon plus grands, que ceux qui leur sont offerts par l'entrepôt qu'ils paraissent avoir établi à la Nouvelle-Orléans.

Les importations de Tampico se composent principalement de *tissus de coton blancs et imprimés*, *tissus de soie et de laine* en petite quantité, *soie à coudre*, *vins*, *eaux-de-vie*, *maisons de bois* et *articles de Paris*. On n'a pu obtenir aucun renseignement sur la part de chacun de ces articles dans l'importation totale.

Les marchandises importées sont immédiatement expédiées pour l'intérieur, où

elles trouvent un marché facile et avantageux. Les maisons de commerce, à Tampico, ne sont généralement que des branches de celles établies à San-Luis Potosi, Aguas-calientes et Zacatecas, et servent seulement à diriger les cargaisons sur les lieux où résident les maisons principales, ainsi qu'à recevoir l'argent des retours et à l'embarquer pour l'Europe ou les États-Unis.

Le commerce de Tampico est presque entièrement entre les mains des étrangers, et peut être ainsi classé ; 1° six maisons allemandes ; 2° quatre maisons anglaises ; 3° quatre maisons anglo-américaines ; 4° trois maisons espagnoles, avec des agens appartenant à d'autres nations ; 5° deux maisons mexicaines ; 6° deux maisons françaises ; 7° enfin, une maison portugaise. Il y en a plusieurs autres, mais qui travaillent avec des capitaux trop faibles pour être mentionnées.

Les exportations de Tampico en 1832 se sont élevées à 13,239,100 fr. ; l'Angleterre y figure pour 8,823,800 fr. ; les États-Unis pour 4,020,400 fr., et la France pour 378,000 fr.

Les exportations de Tampico consistent, à peu près exclusivement, en or et argent monnayés, et en lingots. Le fustick y entre pour une somme presque insignifiante.

Les dernières nouvelles reçues du Mexique annoncent que l'état de Coahuila et Texas a, par un décret du 3 avril 1833, permis aux étrangers de faire, dans cet état, le commerce de détail qui leur était sévèrement interdit.

Les articles 2 et 3 de ce décret ajoutent encore à la libéralité de cette autorisation.

L'article 2 porte : « Toutes les poursuites intentées pour infraction au décret » antérieur, quelle qu'en soit la situation au moment de la publication du présent » décret, seront déclarées nulles et d'aucune valeur. »

L'article 3 arrête que « si, en vertu des poursuites dont parle l'article précédent, » des amendes ont été payées et sont entrées dans le trésor public, elles seront » remboursées aux intéressés qui seront également absous, dans le cas où ils au- » raient encouru une peine corporelle. »

Il est permis d'espérer que l'exemple que vient de donner l'état de Coahuila sera suivi par ceux de Durango, Jalisco et Zacatecas, qui ont aussi défendu, précédemment, aux étrangers le commerce de détail.

Un autre décret, rendu le 10 mars dernier, par la législature du même état, a transféré la capitale de Coahuila et Texas à Moncleva, ville située sur un point plus central que l'ancienne capitale, Saltillo (ou Leone Vicario), qui était sur l'extrême frontière S. O. de l'état.

Le ministre du commerce et des travaux publics a adressé aux chambres de commerce le 14 novembre 1828, une traduction de la loi qui a levé les prohibitions de la sortie de l'or et de l'argent en lingots.

Aux droits généraux du tarif mexicain perceptible pour le compte de la fédération, il faut ajouter un droit à la valeur, de 5 p. 0/0, que chaque état prélève à son profit sur les marchandises introduites sur son territoire pour la consommation.

ACAPULCO.

Acapulco, ville maritime du Mexique, à environ 183 milles S. S. O. de Mexico par les 16° 50′ de lat. N., et les 99° 48′ de long. O. Elle est située au fond d'une baie près d'une chaine de montagnes : c'est le meilleur port mexicain que l'on trouve sur l'océan Atlantique. La baie a deux entrées formées par l'île Roquetta. Le port est assez spacieux pour contenir 500 bâtimens et il est assez profond pour permettre aux navires de jeter l'ancre près des rochers. Cette ville, située sous la zone torride et entourée de montagne, a un climat malsain et excessivement chaud ; un marécage qui se trouve à l'ouest y entretient des fièvres épidémiques. Cependant c'est le seul port par lequel le Mexique communique avec l'océan Pacifique, et Acapulco entretenait autrefois un commerce considérable avec Manille ou Luzou, l'une des îles Philippines. Sous la domination espagnole il partait annuellement de ce port un grand vaisseau pour cette destination, environ en février ou mars, chargé de marchandises et d'argent : ce vaisseau retournait à Acapulco au mois d'août, chargé de mousselines, de calicots peints, de grosses chemises de coton, de

porcelaine de la Chine, de bijouterie, etc. L'arrivée de ce bâtiment était le signal d'un grand concours de marchands dont le nombre s'élevait quelquefois à 9000, y compris les habitans.

Comme ce monopole n'existe plus, le commerce avec les Indes orientales et la Chine s'est transporté à Sam-Blas, Mazatlan et Guaymas, et quoique ce changement ait été préjudiciable à Acapulco, néanmoins M. Ward, dans son article sur Mexico, prétend que le commerce maritime commence à y devenir de nouveau florissant. On évalue sa population actuelle à environ 4000 individus, la plupart gens de couleur. Les principaux articles d'exportations sont de la cochenille, de l'indigo, des peaux, de l'argent, etc.

AMÉRIQUE CENTRALE.

GUATIMALA.

CONCHAGUA.

Situé dans la baie de ce nom, c'est un des meilleurs ports de l'océan Pacifique; il offre en tout temps beaucoup de sûreté aux vaisseaux; aucun établissement commercial ne s'y est encore formé. Il n'est qu'à 12 à 13 milles de San-Miguel où quatre foires appellent chaque année de toutes parts un grand nombre d'acheteurs et de vendeurs. L'indigo forme la principale production indigène. La plupart des marchandises d'Europe arrivent d'Omoa par la voie de terre. Il n'en vient qu'une petite quantité par mer du Pérou et du Chili.

Quand on calcule les frais énormes du transport par terre, on ne peut douter que l'importation par mer d'un chargement bien choisi et bien assorti ne donnât à Conchagua un grand bénéfice. Pour les retours, on pourrait ajouter à l'indigo, à la Cochenille, au baume et au sucre de Sonsonate, de l'indigo, des bois d'acajou et de teinture pris à Réalejo, situé au point oriental de la large baie de Conchagua. Le coton pourrait aussi devenir un article important d'exportation.

PORT DU SONSONATE.

L'indigo, la cochenille et le sucre sont les principaux articles du commerce de Sonsonate. Le sucre s'expédie en pains de 25 à 40 livres pour le Chili et le Pérou par Acajulta, port situé à 5 milles de Sonsonate.

GOLFE D'HONDURAS.

Importance commerciale de Balise.

Le commerce du golfe d'Honduras est entre les mains des Anglais, qui, de leur colonie de Balise, répandent leurs marchandises sur toutes les places de la république centrale, et reçoivent les productions dont l'embarquement n'a pas lieu sur le Grand-Océan. Cette colonie, fondée d'abord pour la coupe des bois d'acajou, exporte annuellement pour 494,700 liv. sterl., non compris l'or et l'argent en lingots qui, assure-t-on, s'élèvent à 3,000,000 de gourdes. Les exportations en marchandises se composent, outre l'acajou, de campêche, cèdre, écaille de tortue, indigo, cochenille, cacao, salsepareille, cuirs, baume, vanille, etc.

Les importations de Balise sont, année commune, de 422,000 liv. sterl.

Commerce de Truxillo et d'Omoa.

Truxillo et Omoa reçoivent quelques navires américains de la Nouvelle-Orléans, qui leur apportent des farines en petite quantité et des salaisons. Ces ports prennent, en retour, de l'acajou, de la salsepareille, des cuirs et du cacao.

Des draps très-légers, nos casimirs surtout ; des mousselines du plus bas prix ; des toiles de Bretagne, complétant un chargement de vins et denrées de Provence, trouveraient facilement à se vendre à Truxillo et à Omoa, mais par partie et non en bloc, aucun négociant de ces places n'étant en état de faire un pareil achat. Il ne faudrait pas même plus de deux petites expéditions de ce genre par an.

Les chargemens de retour s'effectueraient lentement, parce qu'il n'y a pas de coupes réglées. Le gouvernement de l'Amérique centrale cherche à attirer les étrangers en offrant des concessions de bois avec tous les avantages désirables. Quelque grands que soient ces avantages, le manque de bras sera toujours un obstacle insurmontable pour les compagnies qui essaieraient d'entreprendre des coupes et de se livrer en même temps au commerce, à l'exemple des Anglais. Ceux-ci, possédant 14.000 esclaves noirs, l'emporteront inévitablement sur leurs concurrens. Tout d'ailleurs serait à créer, jusqu'aux chemins et moyens de transport, toutes les marchandises se transportant à dos de mulet dans la république de Guatimala.

AMÉRIQUE DU SUD.

SAINTE-MARTHE.

Voici le relevé de la navigation du port de Sainte-Marthe pendant l'année commerciale finissant le 30 juin 1832.

Il est entré 36 navires, jaugeant 4,540 tonneaux ; il en est sorti 27, jaugeant 3,590 tonneaux.

Les relations avec la France ont eu lieu exclusivement sous pavillon français.

Le commerce de Sainte-Marthe durant la même année peut être évalué aux sommes suivantes, indépendamment de la contrebande, qui est plus active en ce port que sur aucun autre point de la Colombie.

Importations, 2,743,200 fr. ; exportations, 512,700 fr.

Les bois de Sainte-Marthe propres à la teinture forment le principal objet d'exportation. Quant aux articles d'importation, ils consistent dans les produits des manufactures d'Europe semblables à ceux qu'on importe dans les autres ports de l'Amérique du Sud.

GRANDES ANTILLES.

CUBA (une des Grandes Antilles appartenant à l'Espagne).

Il résulte de documens officiels sur la statistique de l'île de Cuba en 1831, que cette colonie comptait alors 704,487 habitans, dont 286,942 esclaves, non compris la garnison et les voyageurs, dont on évalue le nombre à 26,075, ce qui porte à 730,562 individus la population totale.

Mouvement commercial.

Le commerce général de l'île, en 1831, s'est réparti comme suit :

	Commerce espagnol.	Commerce étranger.	Commerce d'entrepôt.	Total.
Importation. . .	3924847	11487842	1923501	17336190
Exportation. . .	2373298	10344631	1488823	14206753
Total.	6298145	21832473	3412324	31542943

Les principaux articles exportés sont :

Sucre.	6508137	arrobes (1)
Café.	1718865	
Tabac en feuilles	102915	
Tabac en cigares	9804	
Cire.	25789	
Eau-de-vie ou tafia . . .	3606	pipes.
Mélasse.	17922	boucauts.

Le mouvement général de la navigation a présenté pour résultat :

Il est entré	1780 navires, jaugeant . . .	255881 tonneaux.
Il en est sorti . . .	1637	231956
Total.	3417	487837

Les diverses branches de revenu de la colonie ont produit :

Douanes maritimes.	5399824 piastres.
Impôt territorial	1765046
Retenues sur les revenus du clergé, etc..	1389025
Total	8553895

Les dépenses totales se sont élevées à 9,146,559 piastres, dont les 577 ont été absorbés par la garnison et l'armée.

Le taux moyen des droits de douane est de 20 p. 100 pour les importations, et de 8 pour 100 pour les exportations.

NAVIGATION DE LA HAVANE EN 1831.

La navigation du port de la Havane, pendant l'année 1831, a offert le résultat suivant :

Il est entré 990 navires, jaugeant 157,146 tonneaux ; il en est sorti 1002 navires, jaugeant 150,679 tonneaux.

Parmi les navires venus de France à la Havane ou expédiés de ce port pour France, on en a compté 25, jaugeant 4,810 tonneaux, sous pavillon français.

Commerce en 1831.

Le port de la Havane a effectué, en 1831, les importations et exportations ci-après :

Importations 53,715,000 fr. ; exportations 57,307,000 fr.

Les principaux articles de ce commerce sont :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Tissus et objets manufacturés.	16818900f.	Sucre.	18353300f.
Farines et biscuit.	6515500	Café	6890900
Viande sèche	3192800	Cigares.	3142000
Or et argent monnayés . . .	2944400	Mélasse.	2171100
Vins et vinaigres.	2889500	Or et argent monnayés. . .	1892200
Riz.	2064400	Indigo	1620100
Fers bruts et ouvrés.	2001300		
Graisse et beurre.	1821400		
Savon	1541100		
Mâts, planches, merrains . .	1068000		

(1) L'arrobe = 11 kilogr., 500.

Les échanges entre la Havane et la France se sont composés, en majeure partie, des objets suivans :

A L'IMPORTATION.		A L'EXPORTATION.	
Vin et vinaigre	640500f.	Argent monnayé	612800f.
Mercerie	387900	Sucre	274200
Modes	315100	Café	249100
Peaux tannées et corroyées	138600	Cigares	122300
Savon	136200	Indigo	49100
Parfumerie	119100	Bois de teinture	34800
Bijouterie	110800		
Toiles, batistes, etc.	90700		
Rubannerie	85000		
Coutil blanc	72400		

Notre commerce avec l'île de Cuba serait plus important si, dans le choix des articles que nous expédions, nous consultions davantage le goût des habitans. Ainsi nos fabricans s'attachent trop à la qualité intrinsèque des produits qui coûte toujours plus cher, exigeant plus de matière et de façon, et pas assez à l'apparence, que nos concurrens obtiennent à moins de frais.

Nos draps, par exemple, sont trop corsés : dans les pays chauds surtout, on leur préfère le drap anglais, qui se râpe au bout de six mois. Le tissu de nos toiles est trop serré ; des toiles plus légères conviennent mieux à ces climats. Nos indiennes sont belles, les dessins en sont agréables, leurs couleurs tiennent mieux, mais par cela même elles durent trop long-temps : on ne veut pas porter six mois les mêmes robes. Nos bronzes sont magnifiques, mais tellement massifs, qu'ils durent long-temps encore après que la dorure s'en est effacée ; les mêmes ornemens, fabriqués en Angleterre et aux États-Unis, ne sont le plus souvent qu'une simple feuille de cuivre frappée et dorée par le procédé le plus simple et le moins dispendieux : ils durent peu, à la vérité, et c'est pour cela qu'ils conservent leur lustre jusqu'au dernier moment.

Les Brémois fournissent maintenant toute la toilerie, et les Anglais la plus grande partie des étoffes de coton, ainsi que la quincaillerie fine et la féraille. Il existe dans l'île voisine de la Jamaïque un entrepôt toujours bien assorti, où vont s'approvisionner les principaux détaillans de Santiago : ces détaillans sont presque tous Catalans. Les Français ont encore dans cette ville quelques magasins de détail ; mais il est à craindre qu'ils ne se laissent supplanter dans ce commerce par leurs concurrens, d'ailleurs aussi actifs qu'eux, mais beaucoup plus économes et surtout plus favorisés par les autorités locales.

Il est encore un de nos produits, les vins de Bordeaux et du midi, auxquels les vins de Catalogne commencent à faire une concurrence redoutable. La différence des droits que supportent les uns et les autres dans l'île de Cuba y contribue sans doute pour beaucoup : aussi des réclamations à cet égard ont-elles été adressées au cabinet de Madrid par le gouvernement du roi.

Nos articles de mode sont toujours très-recherchés.

NAVIGATION DE SANTIAGO DE CUBA EN 1832.

La navigation de Santiago de Cuba a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Il est entré 217 navires, jaugeant 27,434 tonneaux ; il en est sorti 217 navires, jaugeant 27,964 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Santiago de Cuba et nos ports étaient au nombre de 34 :

A l'entrée	19	jaugeant	3945 tonneaux.
A la sortie	15		3355

Nature et importance de ses produits.

Café. — La production du café, dans la province de Santiago, s'élève, année commune, à 12,000,000 de livres où 120,000 quintaux.

La récolte, en 1833, était évaluée à environ 110,000 quintaux; celle de 1832 en avait donné 120,000. Les cafés semblaient, cette année, devoir être de bonne qualité, et on pensait qu'ils pourraient se vendre de 9 à dix piastres le quintal.

L'exportation, année commune, varie de 100 à 110,000 quintaux, savoir :

Pour les Etat-Unis	27500	quintaux.
Pour Hambourg, Brême et Trieste	55000	*idem.*
Pour la France	13750	*idem.*
Pour les autres pays.	13750	*idem.*

Sucre. — On évalue à 35,000 caisses de 400 livres chacune, à 3,000 boucauts d 1,000 livres, la quantité de sucre que produit, année commune, la province de Santiago. La dernière récolte a été abondante; elle a donné 38,000 caisses.

Le prix présumé du sucre, en 1833, était :

Le blond de	2 1/2 à 4 1/2	piastres.
Le blanc de	3 à 5	
Le brut de	2 1/2.	

L'exportation s'élève environ à 30,000 caisses, savoir :

Pour les Etats-Unis.	3750	caisses.
Pour Brême, Hambourg et Trieste	15000	
Pour la France.	1875	
Pour l'Espagne	7500	
Pour les autres pays.	1875	

Mélasse. — La province de Santiago produit, année commune, 5,000 boucauts de mélasse; le boucaut contient 105 gallons. On évaluait la production de 1832 à environ 5,000 boucauts. Le prix des mélasses est de 15 à 17 piastres le boucaut, y compris la futaille. Elles s'exportent toutes pour les Etats-Unis.

Eau-de-vie. — On fait annuellement, dans la province, 3,000 pipes d'eau-de-vie de canne, et c'est encore à cette quantité que s'est élevée la fabrication de 1833. Ce spiritueux se vend de 20 à 24 piastres la pipe, et est exporté pour l'Afrique et l'Europe. On évalue à 2,900 pipes l'exportation de cette année.

Tabac. — On porte à 50,000 balles environ la récolte annuelle du tabac; mais, depuis trois ans, elle n'a été que de 25,000 balles.

Le meilleur tabac se récolte à Iguanay, Magasi, Jagua, Palma, Soriano. La récolte de 1833 s'annonçait comme mauvaise et courte. Le tabac se vend de 7 à 12 piastres le quintal. Les prix varient beaucoup.

Depuis deux ans on exporte :

Pour les Etats Unis.	1/3	de la récolte.
Pour la Hollande, Brême, Hambourg	1/6	*idem.*
Pour la Havane	1/6	*idem.*
Pour les mers du Sud.	1/6	*idem.*
Pour les autres pays.	1/6	*idem.*

Autrefois les exportations étaient ainsi réparties :

Pour l'Espagne.	1/2	de la récolte.
Pour les Etats-Unis	1/4	*idem.*
Pour la France et autres pays. . . .	1/4	*idem.*

Coton. — Année commune, la province récolte de 11 à 12,000 balles de coton. C'est à Sainte-Catherine, près la baie de Guansanamo, qu'on le cultive; il est courte soie et de belle qualité. La dernière récolte n'a pas été bonne : elle n'a donné que 8,000 balles. Le prix est de 14 1/2 à 15 piastres le quintal. Tout le coton de la province s'exporte pour l'Espagne.

Bois. — Les bois de teinture et d'ébénisterie que cette province produit et exporte sont : les bois jaunes, le gaïac, l'acajou, le cèdre, etc. Presque tout le bois jaune est exporté pour France; ceux d'acajou et de cèdre, pour l'Angleterre et les Etats-Unis.

Cochenille. indigo, vanille. — On n'élève pas encore dans la province la cochenille; on ne s'occupe pas de la culture de la vanille; mais celle de l'indigo y est bonne; car on en récolte, année commune, environ 3,000 livres qui s'exportent pour l'Espagne.

Mines de cuivre. — On n'est pas encore bien fixé sur la quantité de minerai que donnent les mines de cuivre du Cabre; on en charge par an environ 5 ou 6 bâtimens anglais qui l'exportent brut.

Le mouvement commercial a présenté les résultats suivans :

Importations. . . .	8786900 fr.
Exportations. . . .	6319300

En 1831, la valeur des exportations s'était élevée à 7,747,690 fr., mais celle des importations n'avait été que de 6,994,200 fr. L'accroissement notable que celles-ci ont subi, est dû, en grande partie, à l'active surveillance exercée par l'administration des douanes, et aux mesures qu'elle a prises pour mettre fin à la contrebande qui se faisait à Santiago.

Voici le détail des principaux articles importés et exportés :

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.		
Fabrications diverses	2806500f.	Café.		2183500f.
Farines et biscuits.	1387600	Sucre		1508600
Vins et vinaigre	538300	Tabac	en feuilles . 649500	709500
Poisson salé	358800		cigarres. . . 60000	
Argent et or monnayés.	250600	Coton.		497400
Fer et ferronnerie.	236200	Argent et or monnayés . . .		367800
Graisse et beurre	222800	Bois de teinture et d'ébénist.		273200
Riz	191800	Mélasse		119700
Bœuf et porc salés.	158800	Tafia.		106600
Savon	152500			
Eaux-de-vie et liqueurs	148500			
Huiles d'olives et d'amandes. .	145700			
Peaux corroyées et tannées. . .	123400			
Mâtures, planches et merrains.	117300			

Les échanges entre Santiago et la France se sont composés principalement des articles suivans :

IMPORTATIONS DE FRANCE.		EXPORTATIONS POUR FRANCE.	
Vins et vinaigre	201300f.	Café.	411900f.
Fabrications diverses	122800	Bois de teinture et d'ébénisterie	163300
Peaux corroyées et tannées. . .	40600	Sucre.	88400
Huiles d'olives et d'amandes.. .	40700		
Fer et ferronnerie.	15400		

Le commerce français, à Santiago, a fait, de 1831 à 1832, des progrès sensibles.

Ainsi, en 1831, nos importations n'avaient été que de 447,360 fr., et nos exportations de 567,800 fr. On a vu précédemment que, l'année dernière, les premières se sont élevées à 644,600 fr., et les secondes à 695,900 fr. Notre commerce sur ce point serait bien plus important, si nous pouvions lutter avec les Allemands pour les toiles, qui sont un article de consommation des plus considérables dans l'île de Cuba, et avec les Anglais pour les tissus de coton.

INDES OCCIDENTALES.

STATISTIQUE DES INDES OCCIDENTALES ANGLAISES.

Suivant les rapports et les documens que le comité spécial a présentés à la chambre des lords, la valeur des produits des Indes occidentales anglaises s'est élevée en 1832 à la somme énorme de 22,496,672 liv. sterl., environ 562,416,800 francs. Savoir :

Colonies britanniques.		Colonies cédées à la Grande-Bretagne.	
Jamaïque	11169661	Demerara et Essequibo	2238529
Barbades	1270863	Berbice	629461
Antiqua	898220	Sainte-Lucie	595610
Saint-Christophe	733528	Tabago	516532
Nevis	375182		3980132
Montserrat	211160	Ci-contre	18516540
Les îles Virginies	201122	Total	22496672
Grenade	935782		
Saint-Vincent	812081		
Dominique	561858		
Trinité	785017		
Bahama	269806		
Bermudes	175560		
Honduras	146700		
	18516540		

Le même rapport contient l'évaluation de la valeur des exportations et des importations, ainsi que le nombre des vaisseaux, leur tonnage et le nombre des marins employés par les susdites colonies.

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Valeurs	8394484	Valeur	4530908
Vaisseaux	5448	Vaisseaux	4458
Tonneaux	562751	Tonneaux	531758
Marins	39879	Marins	39304

(*Morning-Post* du 11 janvier 1833.)

HAITI.

La navigation de l'île d'Haïti a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après : Il est entré dans les ports 350 navires, jaugeant 48,398 tonneaux, il en est sorti 336, jaugeant 46,146 tonneaux.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Haïti et nos ports étaient au nombre de 81 :

A l'entrée.	42 jaugeant	7996 tonneaux.
A la sortie	40	7563.

EXPORTATIONS.

Les exportations de café d'Haïti ont été

de l'arrondissement du Port au-Prince de	19354072
De Jérémie.	443946
Des Cayes	7518306
De Jacmel	5243631
Des Gonaives.	2601078
Du cap Haïtien.	7236593
Du Port Plate	61355
De Saint-Domingue.	20821
	42476802 livres pesant.

Ces exportations ont considérablement diminué pendant l'année suivante (1831). Il en est résulté une diminution totale de 1,887,985 livres pesant de café ; tandis qu'il s'est opéré une augmentation dans les articles suivans : Bois de Campêche, de 5 millions de livres ; gomme gaïge, tabac en feuilles et cigarres, écailles, peaux, cornes, oranges, citrons, maïs, miel, piment, bananes, pistaches, eau de fruit de palmier, noix de cocos, sirop.

Les articles dont l'exportation a éprouvé une diminution ont été le café, le coton, le bois de gayac et du Brésil, le sucre brut, la cire jaune, l'acajou, le sucre blanc, les autres bois de teinture et la cire blanche.

Le commerce d'Haïti a présenté les résultats suivans, en 1832 :

Importations, 6,931,100 gourdes (1) ; exportations, 6,328,900 *id.*

Les articles ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial d'Haïti.

IMPORTATIONS.

			Gourdes. (1)
Tissus	des Indes . .	358600f	4555200 f.
	autres: de coton	2559900	
	autres: de chanvre, lin.	1386100	
	autres: de laine .	170100	
	autres: de soie. .	80500	
Farine.			801100
Salaisons.			516600
Quincaillerie et coutellerie.			218200
Bois.			168400
Chapellerie.			127500
Vins.			74400

EXPORTATIONS.

			Gourdes. (1)
Café.			5544400 f.
Bois	Campêche .	493600	653500
Bois	acajou. . . .	159900	
Coton.			206400
Tabac.			107500
Écailles.			22000

Le commerce entre Haïti et la France s'est composé, à peu près exclusivement, des articles suivans :

IMPORTATIONS EN FRANCE.

			Gourdes.
Tissus	de coton. .	350700f	499200 f.
Tissus	de laine . .	31900	
Tissus	de lin et chanvre .	37600	
Tissus	de soie. . .	79000	

EXPORTATIONS DE FRANCE.

			Gourdes.
Café			970100 f.
Bois	Campêche.	109700f	128000
Bois	acajou. . . .	18300	
Coton.			206400

(1) La valeur moyenne de la gourde, en 1832, a été de 3 fr. 75 cent.

Vins.	74000
Quincaillerie et coutellerie. .	37000
Chapellerie	31600

En rapprochant les résultats généraux du commerce d'Haïti en 1832 de ceux de 1831, on voit qu'il n'y a eu progrès que dans la consommation ; car les importations de 1832 dépassent de 309,800 gourdes celles de 1831 ; tandis que les exportations de 1832 sont de 157,100 gourdes inférieures aux exportations de l'année antérieure.

On remarque encore qu'en 1831, il ne manquait que 135,400 gourdes pour que le montant des importations fût soldé par celui des exportations ; tandis qu'en 1832 la différence s'élève à 602,300 gourdes.

L'excédant des importations de 1832 sur les exportations de la même année s'explique par l'accroissement de consommation auquel ont donné lieu les mouvemens de hausse que le prix des cafés a éprouvés sur les marchés étrangers.

Le tarif n'a subi aucune modification. Cependant, depuis quelque temps il a été appliqué avec un esprit de conciliation dont les négocians français se louent. On assure que le président a donné des ordres pour que les classifications de nos marchandises en douane compensassent en quelque sorte les évaluations exagérées et inégales du tarif.

LE CAP.

La navigation du Cap a donné lieu au mouvement ci-après indiqué :

Il est entré 85 navires, jaugeant 12,218 tonneaux ; il en est sorti 85 navires, jaugeant 12,218 tonneaux.

Toute cette navigation s'est effectuée sous le pavillon même des puissances dénommées ci-dessus.

Voici le tableau du commerce du Cap durant le même exercice :

Importations 1,066,216 gourdes (1) ; exportations 1,503,794 *id.*

Les principaux articles de ce commerce ont été :

A L'IMPORTATION.

Tissus autres	de l'Inde	38204	657636g.
	de coton. . .	501485	
	de lin et de chanvre. . .	117947	
Farine.			84786
Salaisons.			84265
Chapellerie.			43353
Quincaillerie et coutellerie . .			32454

A L'EXPORTATION.

Café.	1321279g.
Acajou.	47713
Campêche	29489
Coton.	21377
Tabac	10383
Cire.	9719

Le Cap a principalement :

REÇU DE FRANCE :

Tissus	de coton	45255	52895g.
	de laine	5300	
	de lin et de chanvre	2340	
Chapellerie.			15250
Vins			10526
Quincaillerie et coutellerie . .			2638

EXPÉDIÉ POUR FRANCE.

Café.	162657g.
Coton.	6123
Campêche.	5489
Acajou.	3500
Cacao.	2548

(1) La valeur moyenne de la gourde, en 1831, a été de 3 fr. 75 c.

AMÉRIQUE DU SUD.

COMMERCE MARITIME DE LA COLOMBIE EN 1832.

Le département de Vénézuela, dont Caraccas est la capitale et Guayra le principal port, est le plus fertile et le plus riche de la Colombie. Sa position géographique le rend pareillement accessible aux navires européens. Il n'est pas, comme le Condinamarca, rejeté sous les vents alisés qui opposent au retour de longs retards.

Les produits principaux de cette province sont le cacao dont on fait deux récoltes par an; elles donnent ensemble, année commune, de 25 à 30,000 fanègues de 110 livres chacune. Ces cacaos sont excellens, et ne craignent aucune concurrence. Quand ceux de Guayaquil et de la Trinité obtiennent 5 ou 6 piastres la fanègue, ceux de Caraccas en valent 18.

On peut évaluer la récolte de l'indigo, année commune, à 3,000 surons de 100 livres chacun. Avant la révolution, les indigos Caraccas étaient très-beaux et obtenaient en Europe les prix les plus élevés; aujourd'hui la police d'inspection est très-mal faite, et sur 100 surons marqués *flor* ou 1re qualité, on ne peut guère compter qu'un tiers; le reste est *sobre* (2e qualité) ou *cortès* (3e qualité).

La récolte de café peut être évaluée, année commune, à 60,000 quintaux. On y distingue trois qualités: la 1re en petits grains, pellicule argentée, ressemble au café martinique; la 2e est *marchande*, et la 3e *triage*.

La récolte du coton est peu considérable. La soie en est longue, mais mal nettoyée, et sa valeur intrinsèque n'est pas assez considérable pour couvrir dans un pays tel que celui-là les frais de culture et de transport.

Les cuirs en poil s'exportent en petite quantité, ils pèsent de 20 à 30 livres. La vanille est mauvaise, on y a renoncé.

Les produits de France, surtout ceux des départemens méridionaux qui se rapprochent des articles espagnols, conviennent parfaitement au Vénézuela.

Nos soieries et articles de modes sont à l'abri de la concurrence.

Les droits ne sont pas exorbitans. Nos indiennes ont eu un moment l'avantage; les Anglais en fabriquent maintenant des imitations de moins bonne qualité sans doute, mais d'un prix moins élevé, et ils excluent les nôtres du marché.

Les liquides sont notre grand article d'importation, et aujourd'hui nos vins sont en général préférés, nos vinaigres également. Nos huiles fines commencent à être appréciées dans les hautes classes.

Il est nécessaire que les eaux-de-vie s'importent en 3/6. La preuve basse n'a presque point de valeur.

Les retours se font en cacao et en indigo principalement; ils couvrent au-delà nos importations et sont avantageux.

Commerce avec la France en 1832.

Les importations directes de France par bâtimens français dans les ports du Vénézuéla pendant la dernière année expirée le 1er juillet 1832, n'ont pas dépassé une valeur de 29,940 gourdes (la gourde est de 4 francs) 61 cents *macuquinas* (119,762 fr. 44 c.) en marchandises expédiées de Bordeaux, Marseille et la Martinique; savoir:

	Gourdes.	Cents.	
Bordeaux.	20400	33	(81601 fr. 32 c.)
Marseille.	6752	41	(27009 64 »)
La Martinique.	2787	87	(11151 48 »)

Les exportations directes pour France, par bâtimens français, se sont élevées pendant la même année à 134,271 gourdes 23 cents (537,084 fr. 92 c.), expédiées pour Bordeaux, Marseille, la Guadeloupe et la Martinique, savoir:

	Gourdes.	Cents.	
Bordeaux.	109929	62	(439718 fr. 48 c.)
Marseille.	17476	80	(69907 20)
La Guadeloupe.	5100	50	(20402 »)
La Martinique.	1764	31	(7057 24)

Un fait qui doit, du reste, rassurer sur le peu d'importance de ce mouvement commercial, c'est qu'il est de notoriété publique, à Caraccas, que les produits du sol et de l'industrie de la France entrent pour 176 quelquefois même pour 175 dans les importations de Saint-Thomas au Vénézuéla.

Or, dans le cours de l'année 1832, Saint-Thomas a expédié une valeur de 1,170,934 gourdes 68 cents (4,683,938 fr. 72 cent.) sur 33 petits bâtimens vénézuéliens et 33 bâtimens danois.

BOGOTA.

Bogota reçoit, tous les ans, pour environ 1,200,000 piastres de marchandises étrangères, dont le coût primitif peut être de 700,000 piastres, et les droits de douanes et frais de transport de 350,000 piastres. C'est donc, à part le bénéfice des introducteurs, 1,030,000 piastres qui doivent être payées annuellement à la côte et aux nations étrangères.

Comme, d'une part, Bogota est dépourvue de toute espèce de fabriques, et que, d'un autre côté, la plaine dans laquelle cette ville est située lui fournit à peine les fruits nécessaires à sa consommation, elle n'a point de produits, soit manufacturés, soit agricoles, propres à être exportés, à l'exception de 2,000 à 3,000 cuirs qui proviennent des nombreux troupeaux de bœufs répandus dans la plaine ou ses environs, et dont la valeur ne doit pas dépasser 4,000 piastres. Cette ville a en conséquence été, jusqu'à présent, dans la nécessité de faire toutes ses remises au moyen de numéraire ou de quelques lettres de change tirées par les légations ou consulats étrangers; mais le montant de ces dernières ne va guères au-delà de 40 à 50,000 piastres.

La somme ci-dessus indiquée, de 1,050,000 piastres, qui sort annuellement de Bogota en numéraire, et principalement en or, provient:

1o Des introductions d'espèces faites par les habitans de la vallée de la Cauca et des provinces minières de Antioquia, Neiva, Mariquita, Socorro et Giron qui viennent s'approvisionner dans la capitale, des objets nécessaires à leur consommation, pour environ 600,000 piastres;

2o Des produits de l'hôtel des monnaies, qui s'élèvent à 100,000 piastres pour droit de monnayage, ainsi que d'une partie des autres revenus de l'État, tels que ceux des salines, du tabac et de l'alcabala, mis en circulation par les employés civils et militaires.

Les marchandises anglaises, qui se composent, en totalité, de cotonnades, d'un peu de quincaillerie, de faïence et de verrerie, figurent, dans la masse des importations faites, tous les ans, à Bogota, pour 7 à 800,000 piastres, c'est-à-dire pour les trois quarts de ces importations.

Les marchandises françaises, bien que venant en deuxième ligne, n'y entrent que pour 70 à 80,000 piastres, savoir:

Tissus.	de soie.	pour 20 à 25000
	de laine. — Draps.	10000
Papeterie.		10000
Articles *dits* de Paris.		10000
Vins.		4 à 5000
Bijouterie fine ou fausse, porcelaine, verrerie, parfumerie, etc.		10 à 20000

Viennent en troisième ligne les marchandises d'Allemagne, des États-Unis de l'Amérique du nord et de divers autres pays, telles que glaces, chapeaux, faïence, quincaillerie, bijouterie fausse, etc.

Ce commerce de Bogota, déjà fort restreint, a diminué dans les derniers temps et est menacé de diminuer encore :

D'abord, par suite de l'ouverture du port de l'Atrato ; car, des maisons anglaises ayant fait et continuant à faire directement, par ce port, des introductions assez considérables dans les provinces du Choco et du Popayan, les habitans de ces provinces ne se trouvent plus dans la nécessité de venir, comme antérieurement, effectuer à Bogota leurs achats, qui montaient ordinairement à près de 300,000 piastres par an.

En second lieu, parce que, Maracaïbo ayant été déclaré, par le gouvernement de Vénézuéla, port de transit pour le commerce de la Nouvelle-Grenade, les habitans des provinces du Socorro et de Tunja, qui reçoivent maintenant avec facilité des marchandises étrangères par cette voie, doivent ou devront aussi cesser entièrement de faire leurs achats à Bogota.

Les maisons anglaises établies à Bogota, et entre les mains desquelles tout le commerce de cette ville se trouve pour ainsi dire concentré, sont au nombre de cinq.

De deux négocians français seulement qui y étaient établis en juin 1833, un avait l'intention de quitter le pays sous peu.

Un seul Colombien fait le commerce un peu en grand à Bogota. Tous les autres naturels du pays qui s'y occupent de commerce sont en boutique, achetant et revendant sur place ; les plus riches ou les plus entreprenans d'entre eux vont quelquefois chercher des pacotilles aux États-Unis ou à la Jamaïque.

Un décret publié à Bogota, le 13 juin 1833, a modifié en grande partie les droits spécifiques et à la valeur perçus à l'importation des marchandises étrangères dans les ports de la Nouvelle-Grenade, en vertu des décrets des 14 et 21 mars et 22 mai 1832.

Entre autres modifications, on remarquera la réduction d'un tiers qu'ont subie les droits sur les vins de Champagne et sur les vins rouges de toute sorte. Le nouveau décret a maintenu le droit imposé à l'eau-de-vie de vin ; mais il a fixé le degré du liquide auquel ce droit est applicable, et établi un droit plus élevé sur l'esprit-de-vin qui excède nécessairement ce degré.

Depuis long-temps, la diminution du tarif des vins et des spiritueux n'a cessé d'être l'objet de réclamations actives de la part des agens du gouvernement du roi qui en a bien compris l'importance pour le commerce français.

Du moment en effet où nos liquides ont été frappés, à l'entrée des ports de l'ancienne Colombie, de droits à peu près prohibitifs, nos expéditions sur Carthagène, trop exclusivement composées d'objets de luxe, ont considérablement diminué. Elles ne pourraient reprendre l'activité et l'importance qu'elles avaient en 1826, qu'autant que, comme alors, elles comprendraient des articles d'encombrement, tels que les spiritueux et les vins. Le bas prix de ces articles, dont une des conditions principales est la modicité des droits, pourrait seul, en les mettant à la portée, non plus seulement des familles riches, mais de la classe moyenne qui est la plus nombreuse, replacer notre commerce dans la Colombie sur le même pied que le commerce anglais et américain.

TABLEAU DES PRODUITS DU SOL ET DE L'INDUSTRIE DE LA FRANCE QUI PARAISSENT LE MIEUX CONVENIR AUX MARCHÉS DE LA NOUVELLE-GRENADE, ET LEUR PRIX A BORD.

Acier, en caisse de 150 liv., prix à bord, le quintal 35 à 40 fr. (L'acier façon de Milan est préféré.)

Amandes en coques, dites à *la reine*; le quintal 55 à 60 fr.

Id. sans coques, *id.* 70 à 80.

Anisette. (V. *Boissons.*)

Articles de Paris. (V. *Bijouterie fausse*, *Peaux apprêtées*, *Peignes.*)

Bière. (V. *Boissons.*)

Bijouterie fausse, boucles d'oreilles en perles, colliers, perles blanches et moulées, roses et bleues. (Bon article.)

Bimbeloterie. (Cet article se vend en général assez bien.)

Boissons : anisette, en paniers de 12 bouteilles; le panier, 11 f. 25 c. à 12 f. 50 c.

—— Bière en paniers de 12 bouteilles ; le panier, 7 fr. 50 à 10 fr.

—— Eau-de-vie blanche, 3/6, en barils de 9 veltes ; le baril, 150 à 175 fr.

—— Vinaigre blanc (le plus fort possible), en dames-jeannes ; la dame-jeanne, 12 fr. 50 c. à 15 fr.

—— Vins de Champagne (bonne qualité), en caisses de 12 bouteilles ; la caisse, 90 à 100 fr.

—— Vins doux (qualité moyenne), en barils de 9 veltes ; le baril, 60 à 70 fr.

—— —— Autres rouges : en caisses de 12 bouteilles, valant de 8 à 10 fr. ; la caisse, 17 fr. 50 c. à 20 fr.

—— —— —— Autres ; la barique, 90 à 100 fr.

(*Nota.* Le vin rouge doit être fort et fouetté d'eau-de-vie.)

Bouchons, courts, ordinaires ; 1,000 en nombre, 12 fr. 50 c. à 15 fr.

Cire blanche ; le quintal, 275 à 325 fr.

(*Nota.* La cire jaune n'est pas demandée.)

Cumin en dames-jeannes ; *id.*, 95 à 120 fr.

Dames-jeannes vides ; la douzaine, 47 fr. 50 c. à 50 fr.

(*Nota.* Il en vient beaucoup par les États-Unis.)

Eau-de-vie. (V. *Boissons.*)

Fer, imitant le fer de Biscaye, plié, plat, de manière à être transporté à dos de mulet ; c'est-à-dire de 3 pieds de long environ ; le quintal, 30 à 40 fr.

(*Nota.* Le fer de Biscaye est préféré dans presque toute l'Amérique espagnole, à raison de la facilité avec laquelle on le travaille.)

Fromage, dit *tête de mort* ; la pièce, 3 fr. 15 c. à 3 fr. 55 c.

Fruits confits au sel, tels que cornichons et olives, en caisses de 12 bouteilles ; la caisse, 15 à 17 fr. 50 c.

Habillemens confectionnés. (V. *Mantilles, robes.*)

Huiles : d'amandes douces ; la livre, 3 fr. 15 c. à 3 fr. 75 c.

—— D'olive (bonne qualité), en caisses de 12 bouteilles ; la caisse, 17 fr. 50 c. à 20 fr.

—— De senteur. (V. *Parfumerie.*)

Jouets d'enfans. (V. *Bimbeloterie.*)

Liqueurs. (V. *Boissons.*)

Mantilles de tulle (*bobin net*) ; la pièce, 60 à 75 fr.

Olives confites au sel. (V. *Fruits confits.*)

Papier : *Florète*, de Florence ; la rame, 10 à 12 fr. 50 c. (Le papier façon d'Espagne est préféré.)

—— A lettres (grand format), bleu, valant la rame 12 fr. ; la rame, 20 à 22 f. 50 c.

—— —— Autre, valant 8 à 9 fr. ; *id.*, 13 fr. 75 c. à 16 fr. 25 c.

Parfumerie : eau de Cologne et de lavande ; la caisse, 7 fr. 50 c. à 7 fr. 75 c.

—— —— Essence, huiles et pommades ; la caisse, 7 fr. 50 c. à 10 fr.

Peaux : maroquinées, jaunes, ponceau, vertes, violettes ; la douzaine, 75 à 80 fr.

—— Veau ciré, de 36 à 40 c. ; la douzaine, 100 à 105 fr.

Peignes : de corne imitant l'écaille ; la pièce, 30 à 40 fr.

—— D'écaille, à papillottes et à peigner.

(*Nota.* Il doivent avoir de 40 à 60 lignes ; le prix est en raison de la grandeur : il est en général très-bon.)

Pommades. (V. *Parfumerie.*)

Robes : de batiste, brodées à grandes fleurs ; la robe, 175 à 200 fr.

—— De cote paly ; *id.*, 20 à 25 fr.

—— De tulle, brodées à grandes fleurs ; *id.*, 150 à 175 fr.

Saucissons ; le quintal, 165 à 175 fr.

Savon, bleu-pâle, recuit ; le quintal, 65 à 70 fr.

Soie à coudre ; la livre, 42 fr. 50 c.

(*Nota.* Elle doit être peu tordue, et imiter, pour le pliage et la qualité, la soie de Murcie.

Les envois doivent se composer comme suit :

Bleu de roi, 100 livres. — Noir, 100 liv. — Autres couleurs assorties, 25 liv.
L'assortiment comme ci-après :
Bleu de ciel, 2 liv. — Raymond, 4 liv. — Bouton d'or, cramoisi, 2 liv. — Jonquille, 2 liv. — Lilas, 1 liv. — Noir bleu, 4 liv. — Ponceau, 2 liv. — Rose, 2 liv. — Vert-émeraude, 5 liv.; vert-pomme, 2 liv.
Tissus de coton : coutil (Dril) à trame de coton, couleur plomb; la vare, 2 fr. 15 c. (La vare = 0,83 centimèt. 3/5.)
—— Indienne de Mulhausen; la vare, 2 fr. 15 c.
—— Mouchoirs blancs, à carreaux de couleur, en pièces de 7; la pièce, 7 fr. 50 c. à 7 fr. 75 c.
—— —— Rouges, à carreaux *id.*; la pièce, 7 fr. 50 c. à 7 fr. 75 c.
—— Mousselines de Mulhausen; la vare, 2 fr. 80 c.
—— Nankin de Rouen, en pièces de 7 aunes; la pièce, 4 fr. 40 c. à 5 fr.
—— Printanières, à raies bleues rapprochées, la vare, 95 c.
—— Châles 6/4, de tulle (*bobin net*); la pièce 100 à 125 fr.
—— —— Autres à fleurs, ou dessins bleus et rouges, en pièces de 7; la pièce 65 à 80 fr.
Tissus de laine : draps bleu de roi et noir, valant l'aune 5 à 7 fr.; la vare, 7 fr. 50 c. à 10 fr.
—— *Id.* 12 à 15 fr.; *id.* 17 fr. 50 c. à 18 fr. 75 c.
—— *Id.* 18 à 20 fr.; *id.*, 23 fr. 50 c. à 25 fr.
Tissus de lin : batistes, blanche, à livret, en pièces de 12 aunes, valant de 50 à 90 fr.; la pièce, 150 à 175 fr.
—— Batiste écrue, en pièces de 15 aunes; la pièce, 65 à 75 fr.
—— Bretagnes, étroites; la pièce, 15 à 17 fr. 50 c.
—— —— Larges; la pièce, 20 à 22 fr. 50 c.
—— Dentelles, en assortimens de 1 à 3 pouces de large; la vare, 5 à 5 fr. 65 c.
—— Mouchoirs de batiste, brodés aux 4 coins; la douzaine, 105 à 125 fr.
Tissus de soie : bas pour femme, blancs et noirs, valant la douzaine de 55 à 65 f.; la douzaine, 100 à 105 fr.
—— —— Pour homme, blancs, valant la douzaine, de 60 à 70 fr.; la douzaine, 100 à 105 fr.
—— —— —— Noirs, valant la douzaine, de 70 à 80 fr.; la douzaine, 125 à 130 fr.
—— Drap noir, valant l'aune, de 6 à 6 fr. 50 c.; la vare, 9 fr. 40 c. à 10 f. 65 c.
—— Mouchoirs gaze, 3/4; la douzaine, 65 à 80 fr.
—— Peluche, beau noir, de 7712e à 273 de large; la vare, 7 fr. 50 c. à 7 f. 75 c.
—— Listons; la pièce, 6 fr. 25 c. à 6 fr. 85 c.
(L'assortiment comme il suit : 250 pièces n° 5. — 750 pièces n° 2 et 172. *Couleurs* bleu de roi, 200 pièces. — Raymond, 400 pièces. — Cramoisi, 100 pièces. — Noir, 200 pièces. — Rose vif, 100 pièces).
—— Rubans : de satin, en cartons de 42 pièces, n° 2; le carton, 100 à 105 fr.
(L'assortiment comme suit : Blanc, 6 pièces. — Bleu de ciel, vif, 6 pièces. — Raymond, 6 pièces. — Boutons d'or, 2 pièces. — Jonquille, 2 pièces. — Lilas et pensée, 4 pièces. — Noirs, 6 pièces. — Pensée. (V. *Lilas.*) — Ponceau, 2 pièces. — Rose vif, 6 pièces. — Vert émeraude, 2 pièc.)
—— —— De taffetas noir, n° 3; la pièce, 25 fr. 15 c.
—— —— De velours, unis, n° 30 à 1; la pièce, 22 fr. 50 c. à 27 fr. 50 c.
—— Satin : la vare, 5 fr. 60 c. à 6 fr. 25 c.
(L'assortiment comme suit : Blanc, 3 pièces. — Bleu ciel, vif, 4 pièces. — Raymond, 4 pièces. — Jaune, 2 pièc. — Jonquille, 2 pièc. — Noir, 4 pièces. — Pensée, 3 pièces. — Ponceau, 1 pièce. — Rose, 3 pièces. — Vert-émeraude, 1 pièce).
—— Châles de satin 6/4, couleurs à la mode, valant la pièce de 30 à 36 fr.; la pièce, 50 à 55 fr.
—— Serge noire, valant l'aune de 7 à 8 fr.; la vare, 9 fr. 40 c. à 10 fr. 65 c.
Vermicelle d'un beau jaune, en caisses de 20 à 25 kilogr.; la caisse, 75 à 80 fr.
Verrerie : bouteilles de toutes grandeurs.
—— Carafes *id.*

—— Verres, à eau, à liqueurs, à vin de Bordeaux, de Madère.
(*Nota.* Les qualités ordinaires et du meilleur marché possible.)
Vinaigre, vins. (V. *Boissons.*)

AMÉRIQUE MÉRIDIONALE.

BRÉSIL.

RESSOURCES COMMERCIALES DE LA PROVINCE DE RIO-GRANDE DE SAN-PEDRO.

La province de Rio-Grande du Sud est sans contredit la plus riche et la plus vaste de l'empire du Brésil. Sa population, que l'on porte à 130,000 blancs et à 5 ou 600,000 noirs, augmente chaque année ainsi que son commerce.

On trouve en effet à Rio-Grande les germes d'une grande prospérité et l'occasion de transactions commerciales extrêmement lucratives, et plusieurs bâtimens français qui sont entrés à Rio-Grande ont réalisé de grands bénéfices.

Les principaux objets d'échange que présente cette province sont les cuirs de bœuf, dont la quantité exportable annuellement s'élève souvent à 300,000; le suif, les cornes d'animaux, la viande séchée et l'argent monnayé. Les marchandises de France qui s'y placent avec le plus d'avantage sont les tissus de coton, la joaillerie brillante, mais à un bas titre, les objets de mode, les comestibles marinés, la parfumerie, les liqueurs et les vins de dessert. Plusieurs de ces objets ont donné deux capitaux pour un.

Les produits de France obtiennent chaque année plus de faveur au Brésil. Les vins de Champagne, qui étaient à peine connus en 1820, ont un grand détail et on en consomme annuellement plus de 12,000 bouteilles; le goût que les Brésiliens témoignent pour cette boisson se prononce de manière à lui prédire de grands succès.

Les vins de Bordeaux blancs et rouges commencent à se faire connaître de la classe riche. Ceux de Cette, de Marseille prennent place pour la consommation du peuple.

Les vins français, traités avec intelligence et économie, peuvent trouver à Bahia, en temps ordinaire et à droits égaux, un débouché avantageux. Leur consommation est déjà tout établie à Rio-Janeiro.

La librairie française deviendra bientôt d'une grande importance par suite du développement que prend l'usage de notre langue au Brésil.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE RIO-JANEIRO EN 1832.

La navigation de Rio-Janeiro a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après :

Il est entré dans son port 392 navires, jaugeant 66,634 tonneaux; il en est sorti 343, jaugeant 59,313 tonneaux pour différentes destinations.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Rio-Janeiro et nos ports étaient au nombre de 47.

A l'entrée. . .	26	jaugeant	5700 tonneaux.
A la sortie . .	21		4100

Le commerce de Rio-Janeiro avec l'étranger a présenté les résultats suivans :

Pendant la même année, la valeur des importations s'est élevée à 51,490,000 fr., et celle des exportations à 82,774,000 fr.

Les article ci-dessous sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans le mouvement commercial de Rio-Janeiro :

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Tissus divers	20600000f.	Café	45,070000
Farines	6800000	Or, diamans, espèces	14330000
Vins, eaux-de-v., vin aigre, savon	5400000	Sucre	6314000
Cordages, goudron, bois de construction	4310000	Cuirs	5930000
Chapeaux, ganterie, pelleterie	2465000	Rhum	2110000
Librairie, papier, carton	2125000	Cuivre vieux	1070000
Fromage, salaisons, bière	1780000		
Beurre, pommes de terre, ognons	1640000		
Quincaillerie, fer, acier, charbon de terre	1530000		

Le chiffre ci-dessus de l'importation de France à Rio-Janeiro est à peu près le même que pour 1831, et cette importation s'est composée aussi des mêmes articles, sauf quelques objets pour femmes et, entre autres, les peignes travaillés, qu'un caprice de mode a fait, pendant quelque temps, rechercher avec empressement. Ce succès ne doit pas durer; mais les autres articles de goût et de toilette importés de France jouissent toujours de la même faveur; ils ne cessent d'être recherchés que lorsque les troubles publics suspendent entièrement les dépenses de luxe et font cesser toute réunion de plaisir. Quelques négocians français ont été heureux dans leurs opérations, et la classe industrielle n'a manqué ni d'occupation ni de bénéfices. Il est vrai que nos nationaux déploient à Rio-Janeiro une activité remarquable qu'attestent principalement les nombreuses maisons d'enchères établies depuis deux ans, et dirigées presque toutes par des Français.

Plus d'attention de la part de nos fabricans pour s'accommoder aux désirs et aux habitudes du pays, ferait admettre avec succès sur la place plusieurs de nos articles qui n'y paraissent pas, ou qui n'y peuvent soutenir la concurrence d'articles analogues de provenance différente, de qualité souvent inférieure, mais donnés toujours à bon marché, condition première de la vente. La draperie est dans ce cas, et plusieurs fois on a provoqué des essais; mais les expériences commerciales demandent un genre de courage pour lequel nous avons toujours été inférieurs aux Anglais, aussi bien que pour le soin de consulter le goût des consommateurs.

Il y a eu, vers la fin de 1832, un assez grand nombre d'arrivages de France.

L'importation de Cette, qui dans les premiers mois avait langui, a pris une nouvelle activité. Elle s'est élevée à 3,000,000 de francs. On sait que ce commerce, qui consiste en vins et eaux-de-vie, a lieu à peu près exclusivement par navires anglais; ils doivent cet avantage au bon marché de leur fret, à l'économie de leur navigation et à l'extrême célérité que mettent dans leurs voyages les bâtimens de Jersey et de Guernesey, qui ne restent dans les ports que le temps nécessaire pour changer de cargaison.

Le vin de Bordeaux semble fait exprès pour le pays. Dénué du spiritueux qui rend l'excès des autres vins si dangereux dans les climats chauds, il sera de plus en plus goûté comme le plus salutaire de tous.

Voici le détail de la valeur des principaux articles échangés entre Rio-Janeiro et la France en 1832.

IMPORTATIONS DE FRANCE A RIO JANEIRO.		EXPORTATIONS DE RIO-JANEIRO POUR FRANCE.	
Vin, eau-de-vie, vinaigre, savons	2900000f.	Or, diamans, espèces, etc.	3000000f.
Tissus divers	2100000	Café	1600000
Cordages, goudron, bois de construction	900000	Cuirs	300000
Librairie, papier, carton	360000	Sucre	180000
		Cuivre vieux	150000
		Ipécacuanha	40000

Thé, potasse, drogueries . . .	200000
Chapeaux, ganterie, pelleterie.	70000
Pâtes, huiles, légumes et fruits secs	60000
Fromage, salaisons, bière . . .	50000

Comme la France, les autres nations ont apporté en 1832, au marché de Rio-Janeiro, les mêmes articles que les années précédentes.

On présume qu'il existait, à la fin de janvier dernier, pour 1,200,000 fr. de marchandises françaises dans les magasins de la douane de Rio-Janeiro, qui en contenaient à peu près autant de toutes les autres provenances.

L'année 1832 a été favorable au Brésil par le développement que les exportations ont continué à prendre.

Le revenu de la douane de Rio-Janeiro a été pour 1830 d'environ 3000 contos de reis, soit 9,000,000 francs au change moyen de 300 reis pour un franc. Ce produit est de 15 pour 100 supérieur à l'évaluation qui en a été faite dans le budget.

Une décision du gouvernement brésilien, en date du 29 janvier 1826, relative à la surveillance des navires entrant avec des chargemens dans le port de Rio-Janeiro, a rapporté la *portaria* du 10 décembre 1824, qui ordonnait l'apposition des scellés sur les écoutilles des navires, et par suite sont supprimés tous les frais de cette apposition.

Ces navires continueront à recevoir deux gardiens qui resteront à bord les dimanches et jours de fête, et qui seront payés, l'un par le trésor, l'autre par le commerce.

Le ministre a porté à la connaissance des chambres de commerce des ports de France, le 1er mars 1828, l'admission au droit de 15 pour 100 des marchandises françaises, consigné à des négocians étrangers.

NAVIGATION DE BAHIA EN 1832.

La navigation de Bahia, pendant l'année 1832, a donné lieu au mouvement ci-après :

Il est entré dans ce port 238 navires, jaugeant 53,381 tonneaux ; il en est sorti 225 bâtimens, jaugeant 50,793 tonneaux.

Pendant l'année 1831, le pavillon français a couvert, dans la navigation entre Bahia et la France, à l'entrée, 5 navires, jaugeant 1,614 tonneaux, et à la sortie tous les navires indiqués plus haut comme expédiés pour nos ports.

En 1832, il figure à l'entrée pour 10 navires, jaugeant 2,585 tonneaux; et à la sortie, pour 9 navires, jaugeant 2,423 tonneaux.

NAVIGATION ET MOUVEMENT COMMERCIAL DE SAINT-LOUIS DE MARAGNAN EN 1832.

La navigation et le mouvement commercial de Saint-Louis de Maragnan ont donné lieu en 1832 aux résultats suivans :

Il y est entré 20 navires, jaugeant 17,260 tonneaux ; il en est sorti 84 bâtimens, jaugeant 19,545 tonneaux.

Les six navires qui ont pris part à la navigation directe entre Saint-Louis de Maragnan et la France portaient tous le pavillon français.

ILE SAINTE-CATHERINE.

Cette île est située entre les parallèles de 27° 22′ 31″ et 27° 50′ de latitude méridionale et par 50° 54′ 24″ de longitude occidentale. Sa longueur ne dépasse pas 27 milles et demi. Sa plus grande largeur a un peu moins de 10 milles.

Le climat est superbe, car il participe de celui du Brésil central et de celui des contrées soumises à une température moins élevée.

Le détroit qu'elle forme avec le continent peut se diviser en deux parties. La

première s'étend depuis la pointe la plus N. de l'île, jusqu'à la ville de Nossa Senhora do Destarro, bâtie à 280 toises de la Terre-Ferme, et la seconde depuis ce point jusqu'à l'entrée du S. où l'île se rapproche encore du continent d'un même nombre de toises.

Cette disposition à l'égard d'une autre terre procure à l'île Sainte-Catherine plusieurs mouillages excellens. Les grands navires fréquentent celui de l'entrée du N., et les petits navires ceux de la ville et de presque toutes les parties du détroit.

Un établissement pour la pêche de la baleine a été formé dans l'entrée du N. sur le continent. Un autre établissement de la même espèce existe dans la partie orientale de l'île. Ils servent à cinq ou six bâtimens baleiniers pendant la saison de la pêche de ce cétacé.

Les productions qui réussissent le mieux sont le manioc, diverses sortes de patates douces, le café, la canne à sucre, le maïs, une espèce de petit haricot noir particulière au Brésil, les figues bananes, le coton et le riz.

AMÉRIQUE DU SUD.

URUGUAY.

MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE MONTÉVIDÉO.

Comme on n'a encore reçu aucun rapport sur le mouvement de Montévidéo pour l'année 1832, nous donnerons celui de l'année précédente, qui fera connaître l'importance de son commerce.

Pendant l'année 1831, les arrivages de l'étranger à Montévidéo ont consisté en 390 navires, jaugeant 56,009 tonneaux; il en est sorti 784 navires du port de 59,343 tonneaux.

La navigation avec la France a employé à l'entrée 15 bâtimens, jaugeant 3,195 tonneaux, dont 11 navires français, jaugeant 2,380 tonneaux.

A la sortie, 11 navires du port de 2,326 tonneaux; 10 de ces vaisseaux jaugeant 2,111 tonneaux portaient pavillon français.

Le commerce de Montévidéo est évalué à 2,229,700 piastres pour les importations, et à 1,712,000 piastres pour les exportations.

Les articles suivans sont ceux qui figurent pour les sommes les plus fortes dans les totaux ci-dessus, savoir :

IMPORTATIONS.

	Piastres.
Vins	335700
Tissus de laine	220200
Tissus de coton	170200
Blés et farines	151100
Herbe-*mate*	138100
Eau-de-vie et genièvre	102800
Sucre	79800
Tissus de soie	98800
Chapeaux	67200
Tabac	60300
Cordonnerie	46900

EXPORTATIONS.

	Piastres.
Cuirs de bœuf	872500
Cuirs de cheval	181700
Viandes sèches	236600
Cornes	37300
Crin	32700
Peaux de loup marin	25200
Suif	14300
Numéraire	298900

La part de la France dans l'importation totale a été de 165,800 piastres, dont 24,600 piastres de vins, 19,000 piastres de soieries, 18,000 piastres de cordonnerie, 15,400 piastres de peignes d'écaille, 8,600 piastres de tissus de laine, 8,000 piastres de chapellerie.

Montévidéo nous a fourni en retour pour 218,400 piastres, dont 205,350 piastres de cuirs de bœuf, 6,900 piastres de crin, 2,500 piastres de numéraire.

Pêche de loups marins. — Une communication faite récemment par M. le ministre de la marine, porte : que le sieur Aguilar, de Montévidéo, à qui a été affermé le droit de pêche de loups marins, depuis le cap Saint-Marie jusqu'à Maldonado, s'était plaint de violations commises à son préjudice par quelques bâtimens anglais et américains, dans les limites de sa concession (qui comprend les îles de Lobos, Castilles, Coronilla et dépendances). Le gouvernement de la république de l'Uruguay a prévenu officiellement, le 8 juin 1833, les consuls des puissances étrangères, qu'il était décidé à repousser par la force toute atteinte qui serait portée aux droits qu'il a cédés.

Le port de Montévidéo acquiert une nouvelle importance commerciale à mesure que le cabotage de la rivière prend plus d'extension et que les communications avec les provinces de l'intérieur deviennent plus faciles. Il ne manque que quelques ponts ou bacs pour le service des rivières qui sillonnent la bande orientale, pour faire de cette ville l'entrepôt de l'immense étendue de pays qui forme le territoire de la république orientale de l'Urugay dont Montévideo est la capitale, et qui jusqu'ici s'est approvisionné par Buénos Ayres.

La chambre de commerce de Toulon, vient d'être informée par M. le préfet maritime que, par suite des difficultés survenues entre les autorités de Montévidéo et le consul de S. M. B. à l'occasion de l'entrée de nuit dans ledit port de la corvette anglaise *Beagle*, le gouvernement brésilien a annoncé officiellement à tous les consuls qu'à l'avenir l'entrée de la rade serait interdite à tous les navires, sans distinction, après le soleil couché, et qu'en vertu de cette décision tout navire contrevenant à l'ordre établi sera prévenu par un coup de canon à poudre, et s'il ne tient compte de cet avertissement, il sera tiré sur lui à boulet.

Le commerce de cette place avec la France en 1832 s'est élevé en importations à 2,039,100 fr.; en exportations à 1,370,700 fr. Les articles importés sont des vins, tissus de soie et de coton, chaussons et merceries, articles de modes, parfumeries, etc.

Les ports français ont envoyé en 1832 à Montévideo 28 navires, jaugeant 6277 tonneaux, et il a été expédié pour la France 13 navires, jaugeant 2700 tonneaux; mais il est difficile de distinguer avec exactitude le commerce particulier de cette place avec celui de Buénos-Ayres, attendu que les navires sont ordinairement expédiés en même temps pour ces deux ports de l'Amérique du Sud.

La France tient le quatrième rang parmi les puissances sous le pavillon desquelles les importations sont les plus considérables. Les principaux articles sont les tissus de diverses espèces et les vins rouges en futailles. Il y a dans la population un accroissement d'aisance de laquelle doit résulter une consommation plus abondante des produits d'Europe.

La navigation a donné lieu, en 1832, au mouvement ci-après : Il est entré dans le port de Montévidéo 425 navires, jaugeant 54,261 tonneaux; il en est sorti 369 bâtimens, jaugeant 56,335 tonneaux.

Nos vins trouvent à Montévidéo fort peu de débouchés; le Bordeaux n'est consommé que par les Français, les Allemands et les Anglais. Les gens du pays préfèrent les vins de Catalogne, connus sous le nom de *Carlon*; ces vins plus chargés en couleur et plus riches en principe alcoolique, ont été assez heureusement imités à Marseille et à Cette Il s'en fait actuellement des expéditions assez considérables; mais la plupart sous pavillon sarde, américain ou anglais pour masquer la provenance ou à cause de la différence du fret.

RIO DE LA PLATA.

MOUVEMENT COMMERCIAL DE BUÉNOS-AYRES EN 1832.

Il est entré dans le port de Buénos-Ayres, pendant l'année 1831, 233 navires, jaugeant 41,142 tonneaux; il est sorti du même port 231 navires, jaugeaut 42,242 tonneaux.

La navigation a eu lieu principalement avec les Etats-Unis, le Brésil, l'Angleterre, l'Espagne et la France.

Les bâtimens venus de ce dernier pays à Buénos-Ayres ont été au nombre de 12, jaugeant 2,602 tonneaux; 8 de ces navires, jaugeant 1,633 tonneaux, portaient pavillon français; 13, jaugeant 3,182 tonneaux, ont quitté ce port pour la France, tous sous pavillon français.

Le montant du commerce de Buénos-Ayres avec la France, en 1831, a été de 1,301,800 fr. pour l'importation et de 1,841,000 fr. pour l'exportation.

Voici les principaux articles de ce commerce :

IMPORTATIONS DE FRANCE A BUÉNOS-AYRES.		EXPORTATIONS DE BUÉNOS-AYRES POUR LA FRANCE.	
Tissus de soie	207400f.	Cuirs secs	1460300f.
Peignes d'écailles	112500	Cuirs vieux	205600
Mercerie	90600	Cuirs salés	76700
Maroquins	63500	Viande salée	36300
Briques	54000	Mules	16000
Châles	4500	Cornes	15600
Cuirs de mouton maroquinés	4600		
Tissus mélangés de coton et de soie	45900		
Serge	34100		
Mérinos	22500		
Draps	21000		
Tissus de lin	41600		
Tissus de coton { indiennes	37000		
Tissus de coton { mouchoirs et étoffes	36000		

PÉROU.

ÉTABLISSEMENT DE LA DOUANE A CALLAO.

L'administration de la douane, que l'on avait placée pendant quelque temps à Lima, a été reportée à Callao, ce qui exige de la part des maisons de commerce, toutes établies dans la capitale, des voyages multipliés au port pour les réglemens de compte avec cette administration ; quelques unes même y ont des commis à demeure. Malgré cet inconvénient, elles préfèrent avoir les formalités de douane à remplir et les droits à acquitter à Callao, parce qu'elles y trouvent plus de facilités pour leurs opérations.

Le ministre du commerce a donné avis aux chambres de commerce, 5 décembre 1828, de la prohibition des marchandises taxées à 90 pour 100 et autres.

Modification du tarif.

Sur la fin de l'année 1832, le congrès du Pérou a terminé sa session par l'adoption d'un nouveau réglement de commerce, destiné à remplacer provisoirement le réglement de 1826. Ce nouveau réglement se compose de plus de 400 articles.

Les communications les plus récentes, antérieures à la promulgation de cet acte, en signalent deux dispositions importantes.

En vertu de l'une, les marchandises étrangères, importées directement à Callao des pays situés au-delà du cap Horn, jouiraient d'une remise de 10 pour 100 des droits dont elles sont frappées. Cette remise avait d'abord été fixée à 6 pour 100 seulement par la commission chargée de la révision du tarif. L'augmentation de 4 pour 100 est due aux représentations et aux actives démarches du consul de France.

L'autre disposition leverait à la sortie la prohibition de l'argent *en barres*, et en permettrait l'exportation, moyennant un droit de 6 pour 100.

Presque au moment de la clôture de la session, l'exportation de l'argent en *pinas* était encore en discussion.

La commission s'était refusée à présenter aucune réduction du droit d'entrée imposé aux vins étrangers.

Art. 1er. Le port La-Mar est déclaré *complétement* franc et libre de tout droit national, sous quelque dénomination que ce soit.

Art. 2. La douane du port, avec tout son personnel, se transportera, dans le cours de la présente année, à Calama (1), ou à un autre lieu qui sera désigné par le gouvernement. Il n'y restera (à Cobija) que les autorités chargées du maintien de l'ordre et de la sûreté publique, le capitaine du port et les pilotes côtiers.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION EN 1832.

La navigation et le commerce ont donné lieu, en 1832, dans les différens ports du Pérou, au mouvement ci-après :

Il est entré 147 navires, jaugeant 31,157 tonneaux; il en est sorti 141 bâtimens, jaugeant 28,859 tonneaux pour différentes destinations.

Comme en 1831, la navigation directe entre le Pérou et la France a été à peu près nulle.

Le nombre des bâtimens français venus de pays tiers ne s'est élevé qu'à 7, jaugeant ensemble 2,139 tonneaux; 6 seulement, jaugeant 1,927 tonneaux, sont repartis pour une tierce contrée.

Quatre des bâtimens entrés, jaugeant seulement 934 tonneaux, venaient de la Bolivie, les autres arrivaient du Chili. Les six bâtimens sortis ont tous suivi cette dernière destination.

Aucun baleinier français n'a paru en 1832 à la côte du Pérou.

En somme, le commerce direct ou indirect de la France avec le Pérou a employé, en 1832, tant à l'entrée qu'à la sortie, 4,820 tonneaux de moins que dans l'année précédente.

Cette diminution ne peut être attribuée qu'à l'influence des événemens de 1830 sur les armemens pour des destinations si lointaines.

Le nombre des bâtimens anglais venus de pays tiers au Pérou, en 1832, a été de 28 jaugeant 6,013 tonneaux; 22 jaugeant 4,748 tonneaux, sont repartis pour des contrées tierces.

Trente-huit bâtimens des Etats-Unis, jaugeant 9,669 tonneaux, sont venus de pays tiers; 32 jaugeant 8,344 tonneaux, sont sortis pour des contrées tierces.

Un seul baleinier anglais, jaugeant 220 tonneaux, a touché au Pérou, revenant de la pêche.

---

(1) Calama est situé à 40 lieues environ du port La-Mar, sur la route de ce port à Chuquisaca ou à Potosi.

Le nombre des baleiniers des Etats-Unis entrés dans les ports péruviens s'est élevé à 15, jaugeant ensemble 4,075 tonneaux.

Le commerce de la France avec le Pérou en 1832 a présenté les résultats suivans :

Importation	2800332 fr.
Exportation	1572000

L'importation s'est composée des articles ci-après :

Tissus	de soie	829700	1759668f.
	de laine	428500	
	de coton	276908	
	de lin et de chanvre	224560	
Soie			196200
Vins			121665
Parfumerie			80206
Bijouterie fausse et plaquée			75119
Papier blanc et peint			72045
Quincaillerie et coutellerie			69102
Droguerie et épicerie			52335
Mercerie, tabletterie et bimbeloterie			48940
Meubles			35000
Verrerie, porcelaine et poterie			31866
Librairie et gravures			28134
Vinaigre			16410
Huiles			13638
Articles divers			200000

Sur les 2,600,332 francs de marchandises dénommées :

1,900,332 francs ont été directement importés de France, par 7 navires français, dans les ports péruviens, autre que le Callao, ouverts au commerce étranger.

548,000 francs, expédiés de France à destination de Lima, ont été importés à Valparaiso, déchargés dans ce port, et immédiatement réexpédiés sur le Callao.

152,000 fr. seulement ont été directement importés du Havre au Callao par un navire des Etats-Unis.

Le transbordement à Valparaiso, et la réexpédition immédiate, de ce port sur le Callao, des marchandises à destination de Lima, ont pour but d'éviter le retard de deux ou trois mois qu'entrainent, pour le commerce liménien, les diverses escales des navires français dans les autres ports péruviens.

En 1831, ce transbordement ne s'est élevé qu'à une valeur de 300,000 fr., extraite à Valparaiso de 14 bâtimens français.

Chaque année Valparaiso accroit ainsi ses relations directes avec l'Europe, au préjudice de Callao, qui, par la sûreté de son port et sa position, semble pourtant destiné à être l'entrepôt de tout le littoral du Grand-Océan.

Les 2,800,382 fr. ci-dessus ne représentent que les valeurs légalement importées dans les ports péruviens.

A cette somme, il faut ajouter les versemens frauduleux effectués sur toute l'étendue de la côte, et qu'on estime à un tiers de l'importation légale.

Il faut l'augmenter, en outre, d'une valeur d'environ 196,000 piastres (980,000 f.) de marchandises françaises débarquées à Arica, pour être, par voie de transit, expédiées en Bolivie.

L'exportation du Pérou pour France se composait comme suit :

Numéraire	1200000 fr.
Salpêtre	352000
Articles	20000

Sur les sept navires français sortis en 1832 des ports péruviens, six étaient chargés de salpêtre.

Les 1,200,000 fr. d'espèces ont été expédiés, partie par le brick le *Nisus* et la corvette la *Bonite*, partie sur les navires du commerce.

L'exportation par contrebande, tant en espèces qu'en argent *pina*, paraît avoir excédé l'exportation légale.

De 1827 à la fin de 1831, les produits français avaient toujours abondé sur les marchés du Pérou. En 1832, ce qui restait dans les magasins s'est écoulé avec l'importation relativement peu considérable de cette année.

CHILI.

COMMERCE DE LA FRANCE AVEC LE CHILI.

« Le Chili n'offre pas moins d'élémens de succès à la France que toutes les autres » parties de l'Amérique du Sud ; avec le secours du temps et la persévérance, et » surtout en se contentant de bénéfices modérés, elle n'y aura plus à craindre » aucune rivalité. Les bénéfices, de 28 pour 100 pour les opérations ordinaires, se » sont élevés quelquefois jusqu'à 100 pour 100; mais ces profits exagérés, obtenus » aux pacotilleurs par des fraudes et des infidélités manifestes, auraient pour ré- » sultat, s'ils devaient se renouveler, la déconsidération du commerce français » dans cette contrée. »

Plus d'une fois, depuis 1825, le ministère du commerce a dû signaler au blâme public de nouvelles fraudes tentées par quelques individus, expéditeurs ou consignataires, au grand détriment de l'intérêt des négocians loyaux, et de celui de l'industrie française en général.

De graves irrégularités ont été également reconnues dans les expéditions de tissus de soie de France. Il n'est pas surprenant après cela que les soieries chinoises, importées de Canton par les Américains, et soigneusement accommodées par les fabricans chinois aux goûts et aux caprices du pays, obtiennent une grande faveur sur le marché de Valparaiso.

Au départ du capitaine Grimard, commandant le courrier du Brésil de Valparaiso le 21 mars 1833, on avait des craintes d'autant plus vives du défaut de vente des étoffes de France, qu'il était arrivé à Valparaiso deux navires américains venant de la Chine, chacun avec un chargement de soieries qui ont été vendues à des prix plus élevés que celle de France.

Il n'est que trop évident que les Chinois ont fait dans la fabrication des articles de soie des progrès qui ne nous permettront bientôt plus de soutenir leur concurrence.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

TROISIÈME SECTION.

Changes, usances et monnaies de compte des diverses places du monde.

Avis. Dans l'Annuaire de 1833 nous avons donné à la suite de la statistique de chaque pays le tableau des monnaies réelles, des poids et mesures, comparés à ceux de la France et de l'Angleterre. Le cadre dans lequel nous devions nous renfermer ne nous avait pas permis d'y ajouter les monnaies de compte, quelques changes au pair, et les usances des grandes places de commerce. De toutes parts on nous a invités à combler cette lacune. Les tableaux suivans y sont destinés.

Le premier contient les monnaies de compte, réduites en grammes de fin contenus dans une pièce, et la valeur en francs et centimes.

Le second, les changes au pair et les usances.

Le troisième, le poids du commerce évalué en grammes.

PREMIER TABLEAU.

Monnaies de compte de tous les pays.

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dansun marc de Cologne argent fin.	Grammes de contenus dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Abyssinie (Afrique) :			
L'once d'or à 2 2/2 liv. sterl.	0,840	278,221	61,8330
» » à 10 *pattacas* à Adowa.	1	233,706	51,9400
Achem (dans l'île de Sumatra) :			
Tail à 4 paerdaws, 16 *mas* ou 64 *cupans*.	2 1/2	93,428	22,7760
Acre, Alep, Alexandrette, Alexandrie, *Voy.* Constantinople.			
Aix-la-Chapelle, *Voy.* Berlin.			
Alger (Afrique) :			
Piastres ou *pataques gourdes* à 24 *messones* ou 696 *aspres*.	15,466	15,111	3,3581
Pataques chiques à 8 *messones* ou 232 *aspres*. . .	46,400	5,037	0,9293
Piastres à 30 *medini* à 3 *aspres*.	10,210	22,889	5,0871
Alicante, *Voy.* Valence.			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne. argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Altona (Danemarck) :			
Ecus ou thaler à 48 schellings en espèces de banque de Sleswig-Holstein.	9 1/4	25,265	5,6151
Id. en argent courant.	11,560	20,217	4,4930
Marcs à 16 schellings en espèces de banque.	27 3/4	8,422	1,8717
Id. » » en argent courant.	34,680	6,738	1,4972
Amboine (Moluques) :			
Ecus à 48 stuivers à 16 den.	12,632	18,500	4,1117
Amsterdam, *Voy.* Pays-Bas.			
Ancône (Italie) :			
Scudi à 20 soldi à 12 denari.	9,524	24,538	5,4535
Ander (St) ou Santander, *Voy.* Bilbao.			
Angleterre, *Voy.* Londres.			
Angola et Benguela (Afrique) :			
Macutas à 50 reis.	169,60	1,378	0,3062
Anhalt (Allemagne) :			
Ecus à 24 gros à 12 den.	13 1/3	17,527	3,9955
Anspach et Bayreuth (Allemagne) :			
Ecus à 90 creutzer à 4 den.	16	14,606	3,2462
Florins à 60. »	24	9,738	2,1642
Antigoa (Antilles) :			
Livres à 20 schellings à 12 pence.	3,600	64,918	14,4277
Anvers, *Voy.* Pays-Bas.			
Appenzell (Suisse) :			
Florins à 60 creutzer à 4 angster.	24,400	9,578	2,0968
Arabie :			
Piastres à 80 *caveers*.	93/4	23,969	5,3271
Caveers à 5 1/4 *carrets*.	778	0,3003	0,0667
Aragon (Esgagne) :			
Libras à 20 sueldos.	10,280	22,734	5,0525
Reales à 2 »	102,800	2,273	0,5052
Archangel et Astracan, *V.* Russie.			
Augsbourg (Allemagne) :			
Ecus à 90 creutzer à 4 den. en.			
1) argent de giro.	10,498	22,261	4,9463
2) » courant.	13 1/3	17,527	3,9955
3) » ordinaire.	16	14,606	3,2462
Florins à 60 creutzer à 4 den. en			
1) argent de giro.	15,747	14,841	3,2975
2) » courant.	20	11,685	2,6636
3) » ordinaire.	24	9,738	2,1642
Bade, *V.* Anspach.			
Bahia, *V.* Brésil.			
Baireuth, *V.* Anspach.			
Bâle (Suisse) :			
Florins à 15 batz à 4 creutzer.	23 2/3	9,874	2,1946
Francs suisses à 10 batz à 10 rappes.	35,512	6,581	1,4626
Baltimore, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Bamberg, *V.* Anspach.			
Banda et Bantam, *V.* Amboine.			
Barcelone (Espagne).			
Libras à 20 sueldos.	18	12,983	2,8856
Reales de Plata à 3 sueldos.	120	1,714	0,4328
Reales de arclites à 2 »	180	1,298	0,2885

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Barthelemi (St-) (Antilles) :			
Piastres à 11 escalins ou 44 schellings, espèces de Suède, ou 66 *nois*.	9,92	23,559	5,2358
Bassano, *V.* Bergame.			
Bassorah (Arabie) :			
Tomans à 100 *mamondi* à 10 *danimes* à 10 *flouches*.	0,917	254,859	56,6409
Batavia, *V.* Pays-Bas.			
Bayonne, *V.* France.			
Bencoolen (Indes orientales) :			
Piastres à 2 roupies.	11	21,245	4,7217
Benicarlo, *V.* Valence.			
Bergame (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari.	103	2,268	0,5042
Berghem, *V.* Copenhague.			
Berlin (Prusse).			
Ecus à 30 gros d'argent à 12 den.	14	16,693	3,7163
Berne, *V.* Bâle.			
Betelfaki (Arabie) :			
Piastres à 10 cabirs.	10	23,370	5,1946
Bilbao (Espagne) :			
Reales à 34 maravedis de vellon.	193 1/2	0,691	0,2684
Bologne (Italie).			
Lire à 20 soldi à 12 denari argent de change. . .	46,417	5,031	1,1179
» » » fuori de banco. . . .	47,620	4,907	1,0907
Bolzano, *V.* Vienne.			
Bombay (Indes orientales).			
Roupies à 16 annas.	21,363	10,989	2,4413
Bordeaux, *V.* France.			
Boston, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Brême (Allemagne) :			
Ecus à 72 groot à 5 swar.	13 1/3	17,527	3,9955
Brescia, *V.* Bergame.			
Brésil :			
Millereis.	11,508	20,308	4,5133
Breslaw, *V.* Berlin.			
Brunswick (Allemagne) :			
Ecus à 24 bons gros ou 36 mariengros.	13 1/3	17,527	3,9955
Bruxelles, *V.* Pays-Bas.			
Buenos-Ayres, *V.* Mexique.			
Calcutta (Indes orientales) :			
ca roupies à 16 *annas*.	20,520	11,389	2,5312
Callao, *V.* Mexique.			
Cambaie (Indes orient.) :			
Roupies à 48 *pezas*.	22 1/5	10,528	2,3396
Canaries (Iles) :			
Pesos à 80 *quartos*.	12,85	18,187	4,0420
Reales de plata.	102,800	2,273	0,5020
Reales à 8 quartos.	128 1/2	1,818	0,4042
Canée (la), *V.* Constantinople.			
Canton, *V.* Chine.			
Cap de Bonne-Espérance.			
Florins à 20 sous à 16 den.	34 2/3	16,741	1,4982
Caraccas, *V.* Mexique.			
Caroline, *V.* Etats-Unis de l'Améric.			
Carrare, *V.* Modène.			
Cassel (Allemagne) :			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Ecus ou thaler à 32 albus à 9 den.	13 1/3	17,527	3,9955
Castille, *V.* Espagne.			
Catalogne, *V.* Barcelone.			
Ceilan, *V.* Amboine.			
Celle, *V.* Hanovre.			
Cette, *V.* France.			
Charlestown, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Chéribon, *V.* Amboine.			
Chine :			
Tail à 10 mas à 10 condryns.	6,823	34,212	7,6124
Christiania, *V.* Copenhague.			
Clèves et Coblentz, *V.* Berlin.			
Cobourg, *V.* Anspach.			
Cochin (Asie) :			
Roupier à 16 *annas*.	21,275	10,984	2,4413
Cochinchine (Asie) :			
Tros à 5 *quans*.	2 1/10	111,288	24.7333
Quans à 10 *mas* ou *tean* à 10 *kas*.	10 1/2	22,257	4,9466
Cologne, *V.* Berlin.			
Connecticut, *V.* Etats-Unis d'Amérique.			
Constantinople et toute la Turquie :			
Piastres à 40 *paras* à 3 aspres.	28 2/3	8,152	1,8118
(Réduites maintenant à environ un quart de cette valeur.)			
Copenhague et tout le Danemarck.			
Ecus à 6 marcs à 16 schelling :			
1) en espèces effectives.	9 1/4	25,265	5,6151
2) » valeur du Sund.	9,512	24.169	5,4604
3) » » de la couronne.	10,701	21,839	4,8537
4) » courant de Danemarck.	11,370	20,554	4,5681
Coromandel (Indes) :			
Pagodes à 36 *fanons*	5	46.741	10,3880
Corse (la), *V.* France.			
Courlande, *V.* Russie.			
Crémone, *V.* Milan.			
Crimée, *V.* Russie.			
Croix (Ste-) (Antilles) :			
Pésos à 8 réaux, 48 stuiv. ou 96 schell. dan. . . .	14,212	16,444	3,6546
Cuba, *V.* Mexique.			
Curaçao, île hollandaise en Amérique.			
Piastres à 2 2/5 florins ou 48 stuivers.	12,094	19,324	4,2947
Cypre ou Chypre, *V.* Constantinople.			
Damas, *id.*			
Danemarck, *V.* Copenhague.			
Dantzig, *V.* Berlin.			
Delaware, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Dehli (Indes) :			
Roupies à 48 pezas.	23,675	9,871	2,1933
Delmenhorst, *V.* Oldenbourg.			
Dresde, *V.* Leipzig.			
Dublin, *V.* Irlande.			
Dunkerque, *V.* France.			
Dusseldorf, *V.* Berlin.			
Ecosse, *V.* Londres.			
Elbing, *V.* Berlin.			
Elseneur, *V.* Copenhague.			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Embden ou Emden (Allemagne) :			
Ecus à 54 sous à 10 witten	14	16,693	3,7163
Florins à 30 sous de Hollande.	25 1/5	9,274	2,0611
» 20 » de Frise orientale.	37,800	6,182	1,3740
Espagne :			
1) Les plus usitées :			
Reales à 34 maravedis de vellon.	193 1/2	1,207	0,2684
» » » plata ant.	102,800	2,273	0,5052
2) de change :			
Doblones de plata ant. à 32 reales de plata ant. .	3,2112	72,778	16,1745
Ducados de cambio à 375 maravedis plata ant. .	9,32	25,075	5,5729
Pesos de plata ant. à 8 reales.	12,85	18,186	4,0436
3) Monnaies provinciales ou neuves :			
Doblones de plata nuevos à 60 reales de vellon. .	3,225	72,466	16,1054
Ducados de plata à 11 reales de pl. ant.	9,345	25,008	5,5619
Pesos de plata nuev. à 15 reales de vellon.	12,90	18,116	4,0263
Ducados de vellon à 11 » »	17,59	13,286	2,9506
Reales de pl. nuev. à 34 marav.	96,74	2,415	0,5368
4) Monnaies de circonstances :			
Ducados de oro à 45 3/4 reales de vellon.	4,210	55,512	12,2813
Escudos de oro à 40 » »	4,837	48,316	10,7380
Escudos al sol à 32 » »	6,050	38,629	8.5801
Ducad. de pl. nuev. 16 1/2 » ».	11,73	19,923	4,4282
Doblones de oro de Cabeza à 14 reales et 9 marav.	13,56	17,234	3,8296
Ducados de Rey ou del norte à 375 marav. de vellon.	17,544	13,321	2,9595
Escudos de vellon à 10 reales de vellon..	19,350	12,077	2,6842
Reales de pl. dobles de Malaga à 1 7/8 réal. . .	103,200	2,264	0,5033
Reales de pl. corrient. de Bilbao à 612 din. . . .	107,500	2,174	0,4831
» » » à 512 ». . . .	128 1/2	1,818	0,4041
Ducados à 12 reales de pl. (pour le port). . . .	8,600	27,175	6,0395
Etats-Unis de l'Amérique.			
Livres à 20 shillings à 12 pence valeur anglo-américaine.	2,187	106,861	23,7494
1) Caroline du Sud et Georgie.	2,266	103,135	22,9214
2) New-Hampshire, Massachussets, Rhode-Island, Connecticut et Virginie.	2,916	80,146	17,8120
3) Pensylvanie, New-Jersey, Delaware et Maryland.	3,646	64,099	14,2457
4) New-York et Caroline du Nord	3,888	60,109	13,3590
Dollars.	9,719	24,046	5,3441
Eustache (St-) (Antilles) :			
Piastres à 8 réaux ou 48 schellings.	13,302	17,569	3,9046
Feroë (île danoise) :			
Florins à 5 marcs, 20 peaux ou 80 schellings dan.	13 7/8	16,843	3,7434
Ferrare (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari.			
En argent courant de Bologne.	47,62	4,907	1,0907
» » » Ferrare.	59,520	3,926	0,8726
Fezzan (Afrique) :			
Mitkul à 20 *xarob* ou 80 grains.	41/8	56,655	13,3666
Fiume, *V.* Vienne.			
Florence (Italie) :			
1) Anciennes monnaies de compte :			
Lire à 20 soldi à 12 denari *moneta buona*. . . .	62	3,769	0,8377
» » » *moneta longa*. . . .	64,7	3,612	0,8027

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Ducati, Scudi corr., Scudi mon. à 20 soldi à 12 denari ou 7 lire mon buona.	8,857	26,386	5,8642
Scudi d'oro à 20 soldi à 12 denari ou à 150 soldi moneta buona.	8,266	28,273	6,2835
Scudi d'oro à 20 soldi à 12 denari ou à 150 3/4 soldi moneta buona.	8,225	28,414	6,0141
Pezze à 20 soldi à 12 denari ou 5 3/4 lire moneta buona.	10,783	21,673	4,8168
2) Nouvelles monnaies de compte :			
Lire austriache à 100 centesimi.	60	38,951	0,8656
France :			
Francs à 100 centimes.	51,9345	4,500	1
Francfort-sur-le-Mein (Allemagne) :			
Ecus de change à 90 creutzer à 4 den.	13,382	17,464	3,8812
» en argent de convention.	13 1/3	17,527	3,9955
» » courant	16	14,606	3,2462
Les florins à proportion.			
Francfort-sur-l'Oder, *V.* Berlin.			
Fribourg (Suisse) :			
Florins à 15 batz ou 60 creutzer.	23 2/3	9,874	2,1947
Fulde ou Foulde, *V.* Anspach.			
Galice, *V.* Bilbao.			
Gallicie et Lodomerie (Pologne) :			
Florins à 30 gros de Pologne.	80	2,921	0,6492
Gallipo'i, *V.* Naples.			
Gand, *V.* Pays-Bas.			
Gênes, *V.* Italie.			
1) Anciennes monnaies de compte.			
Lire à 20 soldi à 12 den. valuta di banco.	50,094	4,665	1,0368
Lire à 20 soldi à 12 denari fuori di banco moneta buona.	62,62	3,732	0 8294
Scudi d'oro à 20 soldi à 12 den.	5 329	43,815	9,7446
Scudi d'argento à 20 soldi à 12 den.	6,591	35,458	7,8804
Pezze ou piastres.	10,89	21,460	4,7695
Scudi di cambio.	13,612	17,169	3,8157
2) Nouvelles monnaies de compte :			
Lire nuove à 100 centesimi.	51,9345	4,500	1
Genève (Suisse) :			
Livres à 20 sous à 12 den.	32 1/4	7,246	1,6105
Florins à 12 » » »	112 3/4	2,072	0,4606
Georgie, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Georgie (Asie), *V.* Constantinople.			
Gibraltar (Espagne) en possession des Anglais:			
Reales à 16 quartos.	116,1	2,012	0,4473
Glaris (Suisse) :			
Florins à 40 schellings à 12 denari ou à 15 batz à 4 creutzer.	23 1/3	10,016	2,2260
Goa (Indes orient.) :			
Xerasin ou *perdas* à 3 *larin*, 5 *tangas*, 25 vintims 300 reis ou 376 *bazarucas*.			
En valeur de Goa.	35 1/3	6,614	1,4700
» » Lisbonne.	28 1/4	8,272	1,8385
Gombrom ou Bender-Abassi (Perse) :			
Mamoudi à 20 *gassas*.	63,82	3,661	0,8137
Gothembourg, *V.* Suède.			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Grenade et les Grenadines (îles angl.) :			
Livres à 20 shillings à 12 pence.	3 1/2	66,773	14,8400
Guastalla (Italie):			
Lire à 20 soldi à 12 den.	217,9	1,072	0,2383
Guatimala, *V.* Mexique.			
Gueldre, *V.* Berlin.			
Guinée (Afrique) :			
Cabes à 3840 *cauris* dans les possessions danoises	7 1/8	32,801	7,2898
Cabes à 4000 *cauris* à Dahomay.	6,84	34,167	7,5935
Barres sur le Sénégal et Gambie.	10,566	22,118	4,9157
Haïti, *V.* France.			
Halberstadt, *V.* Berlin.			
Hambourg (Allemagne) :			
Marcs à 16 schellings à 12 deniers de banque. . .	27 3/4	8,422	1,8717
» » » argent courant. .	34	6,873	1,5276
Hanau, *V.* Anspach.			
Hanovre, *V.* Anhalt.			
Havane (la), *V.* Mexique.			
Havre-de-Grâce, *V.* France.			
Heidelberg, *V.* Anspach.			
Hildesheim, *V.* Brunswick.			
Hollande, *V.* Pays-Bas.			
Holstein, *V.* Altona.			
Iles anglaises.			
1) Antilles : livres à 20 sous.	71,033	3,290	0,7312
2) Bahames : livres à 20 shillings.	3,81	61,340	13,6325
piastres à 6 »	12,70	18,402	4,0897
shilling à 12 pence.	76,20	3,067	0,6816
bits à 6 »	101,60	2,300	0,5115
Iles danoises : St-Thomas, Ste-Croix, St-Jean.			
Pesos à 20 schellings ou réaux.	14,212	16,444	3,6546
Iles Ioniennes, *V.* Zante.			
Irlande :			
Livres à 20 shill. à 12 pence.	2,3045	101,412	22,5381
Iserlohn, *V.* Berlin.			
Islande (île danoise) :			
Ale a 2 *fisk* dans les transactions ordinaires. . .	222	1,052	0,2340
» » dans le commerce.	444	0,526	0,1170
Jago (St-) de Cuba, *V.* Mexique.			
Jago (St) de Chili, *V.* Espagne.			
Jamaïque (la) (Amérique septent.) :			
Livres à 20 shillings à 12 pence	2,978	78,477	17,4412
Japon (Asie) :			
Tail à 10 *mas* à 10 *condryn*.	14 97	15,611	3,4696
Java, *V.* Pays-Bas.			
Jean (St-), *V.* Croix (Ste-).			
Kassina (Afrique) :			
Cauris.	105	2,225	0,4946
Kœnigsberg, *V.* Berlin.			
Lausanne (Suisse).			
Livres à 20 sous à 12 deniers.	35 1/2	6,583	1,4630
Leipzig (Allemagne) :			
Ecus à 24 gros à 12 deniers.	13 1/3	17,527	3,9955
Libau, *V.* Russie.			
Liége, *V.* Pays-Bas.			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de in cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Lille, *V.* France.			
Lima, *V.* Mexique.			
Lingen (Allemagne).			
Florins à 20 sous.	28	8,346	1,8550
Lintz, *V.* Vienne.			
Lippstadt, *V.* Berlin.			
Lisbonne (Portugal) :			
Millereis.	8,482/3	27,559	6,1240
Crusados neufs à 480 reis.	17	13,228	2,9400
» de change à 400 reis.	21,20	11,023	2 ,4 500
Liverpool, *V.* Londres.			
Livonie, *V.* Russie.			
Livourne, *V.* Florence.			
Londres et toute l'Angleterre hors l'Irlande :			
Livres à 20 shillings à 12 pence.	2	109,979	24,4423
Shillings à 12 pence.	42 1/8	5,498	1,2221
Pence	510 1/2	0,458	0,0183
Lubeck (Allemagne) :			
Ecus à 3 marcs.	11 1/3	20,621	4,5829
Marcs à 16 schellings à 12 den.	34	6,873	1,5276
Lucerne (Suisse) :			
Couronnes à 2 florins.	14,42	16,207	3,6027
Florins à 40 schellings ou 60 creutzer.	28,83	8,103	1,8013
Lucques (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari	68 1/5	3,426	0,7615
Scudi d'oro à 20 soldi à 12 denari.	9,073	25,701	5,7120
Lunebourg, *V.* Brunswick.			
Luxembourg, *V.* Pays-Bas.			
Madras (Indes orient.) :			
Pagodes à 4 roupies.	5 1/4	44,515	9,8933
Roupies à 16 annas à 12 pice.	21,879	10,681	2,3739
Madrid (Espagne) :			
Reales à 34 maravedis de vellon.	193 1/2	1,207	0,2684
» » » plata ant.	102,800	2,273	0,5052
Magdebourg, *V.* Berlin.			
Majorque (îles Baléares) :			
Libras à 20 sueldos à 12 dineros.	14,51	16,106	3,5796
Reales à 2 »	145,1	1,610	0,3579
Malabar (Indes orientales) :			
Roupies d'or à 4 pagodes.	1 1/2	155,804	34,6266
Pagodes à 3 1/2 roupies.	6	38,951	8,6566
Roupies.	21	11,128	2,4733
Malacca, *V.* Pays-Bas.			
Malaga, *V.* Espagne.			
Malo (St), *V.* France.			
Malte (île anglaise) :			
Oncie à 2 1/2 soldi.	9,456	24,715	5,4928
Scudi à 12 tari à 20 grani.	23,64	9,886	2,1970
Manheim, *V.* Anspach.			
Manille (îles Philippines) :			
Piastres à 8 reales de plata.	9,629	24,271	5,3941
Mantoue (Italie) :			
Scudi à 6 lire.	33 3/4	6,924	1,5389
Lire à 20 soldi à 12 denari.	202 1/2	1,154	0,2564
Marbourg, *V.* Cassel.			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Maroc (Afrique) :			
Methcall ou ducats à 10 *okkias*, 40 *blanquilles* ou 960 *fluz*.	9 2/3	24,178	5,8730
Marseille, *V.* France.			
Maestricht, *V.* Pays-Bas.			
Masulipatnam, *V.* Coromandel.			
Mayence, *V.* Francfort sur-le-Mein.			
Memel, *V.* Berlin.			
Messine, *V.* Sicile.			
Meurs, *V.* Berlin.			
Mexique :			
Pesos de plata à 8 reales.	9,629	24,271	5,3941
Reales à 34 maravedis ou 16 quartos.	77,033	3,033	0,6742
Milan (Italie) :			
Anciennes monnaies de compte : lire à 20 soldi à 12 den.	67 1/2	3,4623	0,7694
Nouvelles monnaies de compte : lire austr. à 100 cent.	60	3,8951	0,8656
Minden, *V.* Brunswick.			
Minorque, *V.* Barcelone.			
Moka (Arabie) :			
Piastres à 80 caveers.	10	23,370	5,1940
Modène (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 13 denari :			
En valeur de Modène.	138,95	1,681	0,3737
» » Reggio.	208,43	1,121	0,2491
Quant aux nouvelles monnaies de compte, *V.* Milan.			
Montpellier, *V.* France.			
Morée (la), *V.* Constantinople.			
Mulhausen, Munster, } *V.* Berlin.	—		
Munich, *V.* Anspach.			
Nancy, Nantes, } *V.* France.			
Naples :			
Ducati del regno à 100 grani.	12,328	18,957	4,2141
Narva, *V.* Russie.			
Naumbourg, *V.* Leipzig.			
Navarre (Espagne) :			
Ducados à 10 8/9 réaux.	9,44	24,756	5,5021
Libras à 10 gruesos.	61,68	3,789	0 8421
Réaux à 6 » ou 36 maravedis.	102,80	2,244	0,5052
Neufchâtel (Suisse) :			
Livres à 20 sous à 12 den. cour..	35 1/2	6,583	1,4630
» à 12 gros » » faibles.	88 3/4	2,633	0,5852
New-Hampshire, New-Jersey, New-Providence, New-York, } *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Nice, *V.* Turin.			
Nischnei-Novogorod, *V.* Russie.			
Nordlingen, *V.* Anspach.			
Norwége, *V.* Copenhague.			
Novare (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari.	66	3,541	0,7869

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Novi, *V.* Gênes.			
Nuremberg, *V.* Anspach.			
Odessa, *V.* Russie.			
Oldenbourg (Allemagne) :			
Ecus à 72 groots à 5 *swar* :			
1) En argent de caisse.	12	19,476	4,3284
2) En argent gros courant	16 1/3	17,527	3,9955
3) En argent petit courant.	14 1/2	16,118	3,5820
Omer (St-), *V.* France.			
Osnabruck, *V.* Berlin.			
Oporto ou Porto, *V.* Lisbonne.			
Oviedo, *V.* Bilbao.			
Padoue, *V.* Milan.			
Palerme, *V.* Sicile.			
Paris, *V.* France.			
Parme (Italie) :			
Livres à 20 soldi à 12 denari.	210,62	1,1096	0,2466
Patras, *V.* Constantinople.			
Pays-Bas :			
Florins à 100 cents.	24,316	9,613	2,1164
Pegu (Asie) :			
Tical à 16 *toques*.	15,20	15,375	3,4170
Pensylvanie, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Pernau, *V.* Russie.			
Perse (Asie) :			
Toman à 50 *abassi*, 100 *mamoudi* ou 1000 *dinarsbesti*.	0,6384	366,080	81,3596
Pétersbourg (St-), *V.* Russie.			
Philadelphie, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Plaisance (Italie) .			
Lire à 20 soldi à 12 denari.	175,52	1,331	0,2959
Pondicheri (Indes orientales) :			
Pagodes à 3 *roupies*.	7,025	33,267	7,3935
Roupies à 8 *fanons*, 16 *annas*, 160 *dudu* ou 480 *casches*.	21,156	11,064	2,4550
Prague, *V.* Vienne.			
Raguse (Dalmatie) :			
Ducati à 40 grosseti.	21,75	10,745	2,3880
Vislini à 1 1/2 ducato.	14,50	16,118	3,5820
Ratisbonne, *V.* Anspach.			
Reggio, *V.* Modène.			
Remo (San), *V.* Gênes.			
Reval, *V.* Russie.			
Rheinthal, *V.* Appenzell.			
Rhode-Island, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Riga, *V.* Russie.			
Rio-Janeiro, *V.* Brésil.			
Rochelle (La), V. France.			
Rome :			
Scudi à 100 bajocchi.	9,524	24,538	5,4535
» di stampa d'oro à 750 quatrini	6,349	36,809	8,1809
» » à 761 1/2 ».	6,253	37,375	8,3064
» » à 762 1/2 ».	6,245	37,422	8,3170
Rostock, *V.* Lubeck.			
Rotterdam, *V.* Pays-Bas.			
Rouen, *V.* France.			

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont. dans un marc de Cologne argent fin	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Russie :			
Roubles à 100 copecks en argent.	13	17,977	3,9951
Salzbourg, *V.* Anspach.			
Samarcande (Asie) :			
Tolerdak à 10 *spinak*, 60 *ongul* ou *saki*.	8,524	27,417	6,0933
Sardaigne :			
Lire à 20 soldi à 12 denari.	27 5/8	8,459	1,8801
Lire nuove à 100 centesimi.	51,93	4,500	1.
Sargans, *V.* Schaffhouse.			
Savannah, *V.* Etats-Unis de l'Amérique.			
Saxe (les principautés de), *V.* Leipzig.			
Saxe-Lauembourg, *V.* Lubeck.			
Schaffhouse (Suisse) :			
Florins à 15 batz ou 60 creutzer.	24,40	9,578	2,1268
Sébastien (St-), *V.* Bilbao.			
Seide ou Sayde, *V.* Constantinople.			
Semlin, *V.* Vienne.			
Serra-Leone (Afrique) :			
Dollars à 100 cents..	9,719	24,046	5,3441
Séville, *V.* Espagne.			
Siam (Asie).			
Tical à 4 *mas* à 2 *fouang*.	20,212	11,562	2,5497
Taet à 4 tical.	5,053	46,250	10,2790
Sicile :			
Oncie à 12 1/2 scudi.	4,1094	56,871	12,6393
Scudi à 12 tari	10,273	22,749	5,0559
Silésie, partie autrichienne, *V.* Vienne.			
» partie prussienne, *V.* Berlin.			
Sinigaglia, *V.* Ancône.			
Smyrne, *V.* Constantinople.			
Soest, *V.* Berlin.			
Soleure (Suisse) :			
Florins à 15 batz, 40 schellings ou 60 creutzer à 8 den.	23 2/3	9,874	2,1946
Stettin, *V.* Berlin.			
Stockholm, *V.* Suède.			
Stralsund, *V.* Berlin.			
Strasbourg, *V.* France.			
Suède :			
Ecus à 48 schellings.	9,128	25,603	5,6901
Surinam, *V.* Pays-Bas.			
Schwitz, *V.* Zurich.			
Ténériffe, *V.* Canaries.			
Ternate, *V.* Amboine.			
Tessin (Suisse) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari.	791/2	2,939	0,6533
Thibet, *V.* Chine.			
Thomas (St-), *V.* Croix (Ste-).			
Thurgovie, *V.* Appenzell.			
Timor, *V.* Amboine.			
Tockhenbourg, *V.* Appenzell.			
Toulon, *V.* France.			
Tranquebar (Indes orient.) :			
Pagodes à 26 *fanum* à 80 *casches*.	6,192	37,743	8,3882
Ecus à 12 *fanum*.	13,416	17,419	3,8715
Roupies à 8 » 16 *annas* ou 640 *casches*. . . .	20,124	11,613	2,5809

MONNAIES DE COMPTE.	Nombre de pièces cont dans un marc de Cologne argent fin.	Grammes de fin cont. dans une pièce.	Valeur en francs d'une pièce.
Trèves, *V.* Berlin.			
Trieste (Autriche) :			
Florins à 60 creutzer.	20	11,685	2,6636
Lire à 20 soldi à 12 den. valuta corriente.	105,88	2,219	0,4905
» » » » di piazza	108,235	2,159	0,4798
Tripoli en Barbarie, *V.* Alger.			
Tripoli en Syrie, V. Constantinople.			
Tronganon (Indes orientales) :			
Piastres à 2 2/3 roupies ou 8 coupons.	9 2/3	24,176	5,3730
Tunis, V. Alger.			
Turin (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari.	44	5,311	1,1804
Lire nuove à 100 centesimi	51,9345	4,500	1
Ulm, V. Anspach.			
Unterwald et Uri, V. Zurich.			
Valence (Espagne) :			
Ducados d'Alicante.	11,681	20,007	4,4465
Libras à 20 sueldos à 12 dineros compte ordin.	12,850	18,187	4,0436
Libras à 20 sueldos à 12 dineros pour les impôts.	12,900	18,116	4,0263
Reales de plata antiguos.	102,800	2,273	0,5052
» » nuevos.	128,500	1,818	0,4041
» » de Valence.	171,320	1,364	0,3031
Varsovie (Pologne) :			
Ducats à 18 florins.	4 2/3	50,079	11,1300
Ecus à 6 »	14	16,693	3,7165
Florins à 30 gros.	84	2,782	0,6183
Vaud (pays de) (Suisse) :			
Florins à 1 1/8 livre, 2 1/4 livres de France, 15 batz ou 60 creutzer..	23 2/3	9,874	2,1946
Venise, V. Milan.			
Verden, V. Brême.			
Vérone (Italie) :			
Lire à 20 soldi à 12 denari moneta abusiva. . .	100	2,337	0,5194
Voigtland (Allemagne) :			
Ecus à 24 gros à 12 den.	14 2/3	15,934	3,5413
Florins de Meissen à 21 gros au pied de flor. 20.	15,238	15,337	3,4085
Florins de Meissen à 21 gros au pied de flor. 22.	16 3/4	13,952	3,1008
Waldeck, V. Anspach.			
Wesel, V. Berlin.			
Wismar, V. Lubeck.			
Wurtemberg, Wurtzbourg, } V. Anspach.			
Zante et les autres îles Ioniennes.			
Piastres mexicaines à 100 cents.	9,629	24,271	5,3941
Piastres turques à 40 paras.	64,995	3,595	0,7991
Zélande, V. Pays-Bas.			
Zug (Suisse) :			
Florins à 15 batz ou 60 creutzer à 8 den.	27 3/4	8,421	1,8717
Zurich (Suisse) :			
Florins à 60 creutzer.	22	10,623	2,3608
» »	2 21/5	10,527	2,3396

DEUXIEME TABLEAU.

USANCES, CHANGES, etc.

ALICANTE.

On y tire des lettres de change sur Amsterdam, Gênes, Livourne, Londres et Paris; et l'on se règle pour les cours des changes, l'usance, etc., sur les autres villes de commerce de l'Espagne.

ALTONA.

En général, toutes les affaires de banque se font par la voie de Hambourg. Les banquiers et les grands négocians se rendent tous les jours à la bourse de cette dernière ville; il y en a plusieurs qui y ont établi des bureaux; les lettres de change sur les maisons d'Altona portant ordinairement argent de banque de Hambourg, et par conséquent devant être payées dans cette ville par la banque, dont nous parlerons dans l'article qui la concerne. Celles des maisons d'Altona qui ne sont pas domiciliées à Hambourg sont obligées d'avoir recours aux banquiers de cette ville pour faire payer et recevoir leurs effets de commerce. Tout ce que nous dirons au sujet des cours, des usances, des jours de grâce, dans l'article de Hambourg, doit s'appliquer également à Altona.

AMSTERDAM.

L'usance pour les traites de l'Allemagne et de la Suisse, à l'exception de Gênes, est de 15 jours de vue; de Dantzig, Kœnisberg et Riga, de 30 jours de vue; d'Anvers, de Genève, de Londres, et de toute la France, d'un mois de date; de l'Italie, de l'Espagne et du Portugal, de 2 mois de date.

Les lettres de change n'y jouissent que d'un seul jour de grâce.

ANCONE.

Le cours des changes est celui de Rome, à l'exception de celui sur Bergamo, qui est d'un scudo pour 208 soldi plus ou moins.

L'usance des traites de l'Italie est de 15 jours; de celles de la France, de 40 jours; quant aux autres places de commerce, elle est réciproque. Il n'y a pas de jours de grâce.

ANSPACH et BAIREUTH.

Pour les lettres de change on se règle sur Nuremberg.

ANVERS.

Les cours des changes à Bruxelles et à Paris sont à peu près les mêmes qu'à Anvers, et les usances dans ces trois principales villes de commerce, comme à Amsterdam. On y accorde un jour de grâce, les jours de fête non compris.

ARCHANGEL.

Pour le cours des changes on se règle sur Saint-Pétersbourg.

AUGSBOURG.

Trieste et Nuremberg comme Vienne.

L'usance pour toutes les lettres de change est de 15 jours de vue, 2 usances font 30 jours, et 1 1/2 usance, 23 jours après l'acceptation. Les lettres de change à date n'y sont acceptables que 15 jours avant leur échéance, et l'on n'y paie les effets de commerce en général qu'un seul jour par semaine, le mercredi; ceux qui sont échus ce jour même, ne sont payables que le mercredi suivant. Pour faciliter les paiemens qui se présenteraient à la fois, on évite de les faire effectivement, en les assignant et les balançant autant que possible, et ne payant que le solde; c'est ce qu'on y nomme *riscontro*.

BALE.

Les lettres de change n'y jouissent pas

de jours de grâce ; il est de rigueur de les payer ou de protester le jour de l'échéance, ou la veille s'il tombe un dimanche ou un jour de fête.

BERLIN.

L'usance est de 15 jours après l'acceptation, et les lettres de change y jouissent de 3 jours de grâce, à l'exception de celles à moins de 8 jours.

BOLOGNE.

On y paie les lettres de change en *valeur de banque*, à moins qu'elles ne portent expressément *fuori di banco*.

En vertu d'un réglement de Pie V, l'*usance* de traites de Rome et de Gênes est de 10 jours de vue ; de Milan, Venise, Marco, Romagne, Pise, Lucques, la Toscane, Ancône et de la Lombardie . . . . . 8 jours de vue.
de Naples. 15
de la Sicile. . . . . 1 mois
de la France, de la Flandre et de la Hollande. 2 mois de date.
de Londres et du Levant. 3

Mais ces usances ne sont guère de rigueur que pour l'étranger ; car on y paie presque toujours les lettres de change tirées des villes de l'Italie, huit jours après l'acceptation.

On est tenu de présenter au notaire du tribunal de commerce les lettres de change tirées sur des étrangers, et payables à Bologne ; et lorsqu'à l'échéance les fonds n'en sont pas fournis, on fait protester pour défaut de paiement, de la même manière que si le tiré était présent. Les frais d'un protêt sont fixés à 2 1/2 lire.

Il n'y a pas de jours de grâce à Bologne.

BORDEAUX.

Les lettres de change *à vue* doivent être protestées, à défaut du paiement, le jour de la présentation ; celles payables à la foire le sont le dernier jour de la foire et l'on accorde le même délai aux effets payables à un certain jour de la foire, en faveur des étrangers.

BRÊME.

L'usance pour les lettres de change tirées de l'Allemagne est de 15 jours après l'acceptation, et pour celles de Paris et de Londres d'un mois de date. Elles jouissent de 8 jours de grâce, à l'exception de celles au dessous de 5 jours de vue.

BRUNSWICK.

Les lettres de change payables à la foire, doivent être acceptées au plus tard le vendredi soir de la première semaine de la foire ; et le paiement s'en fait jusqu'au jeudi de la semaine suivante.

L'usance générale est de 15 jours de vue, et, quoiqu'il n'y ait pas de jours de grâce ordonnés par les lois, il est loisible au porteur d'une lettre de change d'en accorder trois.

CAP DE BONNE-ESPÉRANCE.

Suivant l'ancienne valeur numéraire, le pair dans le change est sur

Amsterdam,	70,31 fl. cour. de Holl.	pour 100 fior. du Cap.
Hambourg,	79,68 marcs de banque.	
Londres, . .	122,6 schill. sterling.	

CARACCAS (San-Léon de)

Le cours des changes sur Londres se fait à 54 pence plus ou moins pour la piastre ; sur les États-Unis de l'Amérique par p. c. en *avance* ou *à perte*.

CHRISTIANIA et DRAMMEN.

Voici comment les cours des changes étaient cotés récemment :

Londres à 2 et 3 mois, 6 écus 27 schillings, et 6 écus 24 s. pour 1 livre sterl.

Hambourg c. j. 2 et 3 mois 138 1/2, 137 1/4 et 136 1/2 écus pour 300 marcs banco.

Amsterdam 3 mois 129 1/4 écus pour fl. 250 courant ; de Hollande, 140 écus d'espèces pour 100 écus courans.

CONSTANTINOPLE.

Cours des changes tels qu'ils se trouvent cotés maintenant, avec l'indication du pair des piastres légales.

Constantinople paie variablement sur :		Au pair.	Reçoit.
Amsterd. .	185 par.	42,3	1 fl. cour. de Hol.
Augsbourg. Vienne . . . Trieste . . .	223	51,6	1 au pied de fl. 20.
Livourne, .	452	102,4	1 pezza da otto.
Londres. . .	58 1/2		

	pi.	12 1/8	1	livre sterling.
Gênes. . . .	72 par.	19 4/5	1	lira nuova.
Paris. . . . / Marseille .	87	19 4/5	1	franc.
Madrid . . .	34 1/2 pi.	8,03	1	doublon à 32 réales de Plata.
Malte. . . .	172 par.	43,7	1	scudo.
Odessa. . .	75	79,4	1	rouble en papier.
Smyrne . .	99 1/2	100	100	paras.

Il n'y a à Constantinople ni usance ni jours de grâce; en 1814 on y réhabilita l'ancien tribunal de commerce, et il fut confirmé qu'aucune lettre de change acceptée ne pourrait rester non payée.

COPENHAGUE.

On paie à Copenhague sur :	Cours var.	Au pair.	Pour :
Hambourg . . .	229 risdaler.	200,9	300 mar. banco.
Amsterdam. . .	224	189,7	fl. 250 c. de Holl.
Paris	38 schelling.	34,7	1 fr.
Londres	10 ris. 72 s.	8,7	1 liv. ster.

Les termes pour Amsterdam et Hambourg sont ordinairement à 15 jours de vue ou 2 mois de date; pour Londres et Paris, à 2 mois de date seulement. Il n'y a pas de réglement fixe pour l'usance. On accorde 8 jours de grâce, et même un jour de plus, et ce n'est qu'au neuvième jour qu'il est de rigueur de protester, ou la veille si c'est un jour de fête.

DANTZIG.

On paie à Dantzig sur :		variablem.	au pair.	pour :
Amsterdam, à 70 j. d/d.		102 1/2 gros	(10,3 1/2)	fl. 6 c. de Holl.
Berlin, à 2 mois	»	99 1/4 thal.	(100)	100 th. de Prusse.
Hambourg, c. j,	»	45 1/4 gr.	(45 7/12)	3 mar. de banq.
10 semain .	»	45		
Londres . . 3 m.	»	205 1/3	*id.* (197 2/3)	1 liv. sterl.

L'usance pour les traites de Dantzig est de 15 jours après l'acceptation. Toutes les lettres de change, hormis celles à vue, ou lorsqu'on les présente après l'échéance, jouissent de 10 jours de grâce, ou de 9 seulement si le lendemain est un jour de fête.

DUSSELDORF.

L'usance est de 15 jours après l'acceptation, et on accorde 3 jours de grâce y compris les jours de fête.

ESPAGNE.

L'usance pour les traites de la France est d'un mois; pour celles de l'Angleterre, de l'Allemagne et de la Hollande de 2 mois, et pour l'Italie 3 mois de date.

On y accorde 15 jours de grâce aux lettres de change tirées de l'étranger, et 8 seulement à celles de l'intérieur.

FLORENCE.

L'usance pour les traites sur Florence est la même qu'à Livourne, à l'exception 1° que les lettres de Rome et de Venise s'acceptent le samedi pour être payées le troisième samedi après, c'est-à-dire en 15 jours; 2° celles de Bologne ne sont également acceptées que le samedi, mais payables le samedi suivant, c'est-à-dire 8 jours après.

On n'accorde pas de jours de grâce à Florence.

FRANCFORT-SUR-LE-MEIN.

L'usance est de 15 jours après l'acceptation; les traites de Leipzig et du royaume de Bavière ne sont acceptées à Francfort que 15 jours avant l'échéance, parce que dans ce pays-là toutes les lettres de change s'acceptent de cette manière.

Les lettres de change acceptées, qui ne portent pas moins de 4 jours de vue, jouissent à Francfort de 4 jours de grâce, c'est-à-dire on ne les paie que 4 jours après leur échéance, et ce n'est qu'alors qu'elles sont susceptibles de protêt.

FRANCE.

L'usance des lettres de change est de 30 jours pour toute la France, et elles n'y jouissent d'aucun jour de grâce depuis que le nouveau Code de commerce les a abolis. Si le jour de l'échéance est un jour férié légal, le paiement est exigible la veille, et, en cas de refus, le protêt doit être fait le jour suivant.

GALL (Saint-).

L'usance pour toutes les lettres de change est de 15 jours; une 1/2 usance, de 8; 1 1/2 usance, de 23; et 2 usances, de 30 jours de vue, à partir du lendemain de l'acceptation.

Les lettres de change jouissent de 6 jours de grâce, à l'exception de celles à vue, étant payables le jour de la présentation, ainsi que celles à la foire, dont le terme fatal est le mardi de la foire.

GÊNES.

L'usance pour les lettres de change tirées de Lisbonne et de Londres est de 3 mois; d'Espagne, de Sicile, d'Amsterdam et de Hambourg, de 2 mois; de France, de 30 jours de date; d'Ancône, de Naples et de Trieste, de 15 jours de vue; d'Augsbourg et de Vienne, de 14 jours; de Florence, de Livourne, de Milan et de Turin, de 7 jours; de Constantinople et de Smyrne, de 30 jours de vue.

Quoique la loi accorde 30 jours de grâce, on n'est pas obligé d'en attendre la fin, et le porteur d'un effet a la faculté de faire protester le lendemain de l'échéance; on attend cependant ordinairement jusqu'au départ du premier courrier. En général, on se conforme encore à Gênes aux dispositions du Code de commerce français, relativement aux lettres de change, et par conséquent les effets de commerce ne devraient pas jouir de jours de grâce.

A l'égard des procurations qu'on y reçoit de l'étranger, il est non-seulement de rigueur que les signatures des personnes intéressées, et celles du notaire qui les aura légalisées, soient connues à Gênes, il faut en outre que des habitans de cette ville attestent avoir vu signer ces individus en certaines occasions de la même manière.

GENÈVE.

Lorsque les traites sur Francfort portent *florins*, on compte 11 florins au pied de fl. 24 = 14 livres 10 1/2 sous courans.

L'usance pour les effets tirés de France, d'Angleterre et de Hollande, est de 30 jours; d'Allemagne et d'Italie, de 15 jours de vue.

Les ci-devant 5 jours de grâce sont abolis depuis que le Code de commerce français y a été introduit.

Paiement des lettres de change.

Toute lettre de change portant *francs de Suisse* ou *livres* est payable en argent de Genève, et il est loisible au porteur de refuser l'argent de Suisse.

L'argent qui se trouve en circulation à Genève consiste en florins, francs de France, et dans les espèces indiquées au tarif; les francs gagnent ordinairement 1/4 à 1/2 p. c.; on n'y paie presque jamais d'agiot pour les couronnes de Brabant, mais l'argent de Suisse perd souvent 4 p. c.

Toute lettre de change portant *francs de France* n'est payable qu'en francs effectifs, c'est-à-dire en pièces de 5 fr., ou en écus de 6 livres, à raison de fr. 5,80; et, à moins qu'on n'en soit convenu d'avance, le tiré n'a pas le droit de payer par 40 fr. de France pour 27 fr. de Suisse comme à Bâle. (Voyez l'article Bale.)

Les effets portant *livres de Suisse* se paient en espèces du tarif de Genève, mais suivant le tarif du canton où ils sont tirés. Ceux de Berne, p. ex.: sont payables en louis neufs à 16 livres de Suisse, ou en écus de 6 livres = 4 livres de Suisse, la couronne de Brabant à raison de 39 1/4 batz; ceux du canton de Vaud se paient de la même manière, à l'exception que l'on compte la couronne de Brabant à 39 1/2 batz, et pour Neufchâtel à 40 batz.

Les lettres de change portant *livres de France* sont payables de la même manière que celles en livres de Suisse. En général, tout effet de commerce portant autre valeur que florins, livres, argent courant ou francs, est payable en espèces du tarif de Genève, mais au cours de ces espèces dans les villes d'où l'effet est tiré.

HAMBOURG.

L'usance pour les lettres tirées de toute l'Allemagne, est de 14 jours de vue; pour celles tirées de France, de Hollande et d'Angleterre, un mois; d'Espagne, de Portugal, d'Italie, de Trieste et de Fiume, 2 mois de date.

Le jour de l'acceptation compte aussi pour les lettres de change à usance, ce qui n'a pas lieu pour celles à vue.

On accorde 11 jours de grâce, non compris celui de l'échéance; cependant aucune maison solvable n'en fait usage pour les lettres de change qu'elle a acceptées.

Un effet doit être payé le dernier jour de grâce, ou à défaut de paiement être protesté, et même la veille, si le dernier jour est un jour férié.

HAVANE (la).

Cours des changes. Sur la France 499 fr. pour 100 piastres; sur les États-Unis de l'Amérique, 99 dollars pour 100 piastres; sur l'Angleterre, 10 p. c. avance, c'est-à-dire 100 liv. sterl. pour 444 piastres fixe (ou plutôt 444 479 piastres à raison de 54 pence la piastre) et 10 p. c. en sus.

Souvent on cote le cours sur la France et les États-Unis de l'Amérique également par *avance*, *pair* ou *perte*.

LEIPZIG.

L'usance est de 14 jours après l'acceptation; *medio mensis* est le quatorzième jour du mois.

Les lettres de change à vue doivent être payées ou protestées dans les 24 heures. Celles à date ou à terme fixe ne s'acceptent que 14 jours avant l'échéance. On n'accorde pas de jours de grâce.

LISBONNE.

L'usance pour les lettres de change tirées de l'Espagne est de 15 jours de vue; de 2 mois de date pour les traites d'Allemagne et de Hollande, de 3 mois de date pour celles d'Italie et d'Irlande, et de 60 jours pour celles de France.

Il y a 6 jours de grâce pour les traites de l'étranger, si elles sont acceptées; dans le cas contraire, elles doivent être payées ou protestées le jour de l'échéance. Pour les effets tirés du royaume même ou de ses possessions, il y a 15 jours de grâce.

LIVOURNE.

En vertu d'une loi du 29 août 1814, l'usance des lettres de change tirées sur Livourne est comme suit :

Pour celles tirées de la Toscane elle-même, de 3 jours de vue;

Pour celles d'Espagne, de Portugal, de Suède, de Danemarck, de Norwége, de Russie, de Pologne, d'Angleterre et d'Amérique, de 3 mois de date;

Pour celles de Hambourg, de Brême, de Lubeck et de Hollande, de 2 mois de date;

Pour celles des autres villes d'Allemagne et de Suisse, de 15 jours de vue;

Pour celles de Sicile, de Sardaigne, de Malte et des îles Ioniennes, de 30 jours de vue;

Pour celles du Levant, d'Égypte, de la Barbarie et de la Turquie, de 31 jours de vue;

Pour celles des villes d'Italie, hors de la Toscane, de 8 jours de vue;

Pour celles de France, et de toutes les places non comprise dans ce tableau, d'un mois de date.

Il n'y a pas de jours de grâce à Livourne; mais, d'après un usage particulier, le paiement des lettres de change tirées sur cette place a lieu trois fois par semaine, savoir : les lundi, mercredi et samedi, de 11 heures du matin jusqu'à 3 heures de l'après-midi; et si un effet n'est pas acquitté celui de ces jours qui suit immédiatement celui de l'échéance, le protêt doit en être levé. L'endroit où se font les paiemens est nommé la *Stanza*, espèce de bourse où l'on traite également toutes les affaires de banque.

Le défaut de paiement d'une lettre de change *acceptée* entraîne la faillite. Celui cependant qui aura accepté quelque lettre de change après l'époque où le tireur se sera déclaré en faillite, est exempt de payer suivant la loi, à moins qu'il ne le fasse pour l'honneur d'un des endosseurs, et par voie d'intervention. Mais en tout cas, le tiré est tenu de déposer le montant de l'effet au tribunal qui le lui rendra aussitôt qu'il sera décidé que l'acceptation a eu lieu après la banqueroute.

Une loi toute récente ordonne que si le lendemain de la levée d'un protêt, le paiement d'une lettre de change acceptée ne s'est pas fait, l'exécution sur la personne et les biens du tiré doit avoir lieu immédiatement, sans avoir recours aux tribunaux, pour éviter les retards qui s'en étaient suivis autrefois.

LONDRES.

L'usance pour les lettres de change tirées de France, d'Allemagne, de Hollande et des Pays-Bas, est d'un mois de date; d'Espagne et de Portugal, 2 mois; et d'Italie 3 mois.

Il y a 3 jours de grâce, et aucune maison de commerce n'y paie avant le dernier jour de grâce; si celui-ci est un jour férié, le protêt doit être fait la veille.

LUBECK.

Cours des changes au pair. Sur Amsterdam, 116 1/4 écus pour 250 fl. cour.

de Hollande ; sur Hambourg, 123 1/16 écus pour 300 marcs de banque.

Quant aux cours sur les autres places de commerce, on se sert de la voie de Hambourg, où les traites sur Lubeck sont rendues payables ordinairement. Les lettres de change y jouissent de 10 jours de grâce, les jours fériés y compris.

LUCQUES.

Les affaires de banque se traitent par la voie de Livourne ; l'usance et tout ce qui regarde les lettres de change sont les mêmes. Mais la *pezza*, dont on se sert à Livourne pour les cours des changes, est fixée à Lucques à 6 livres et 6 1/2 soldi de Lucques.

A défaut d'argent du pays, on peut payer les lettres de change à Lucques en argent de Toscane ; mais on a le droit de refuser d'autres espèces étrangères.

LYON.

Il n'y a pas de jours de grâce, et pour toute formalité d'acceptation, le tiré ne met sur les lettres de change que le mot *vu* et la date, sans signer.

MALTE.

Cours des changes au pair.

On donne à Malte sur :			Pour en recevoir :
Gênes	5	tari 9 grani	1 lira nuova.
Livourne . .	28	2 »	1 pezza da 8 reali.
Londres. . .	1	onza ou oncia	24 pence sterling.
Marseille . .	5	tari 9 grani	1 franc.
Naples. . . .	23	»	1 ducato.
Sicile	5 2/3	scudi	1 oncia.
Trieste . . .	14	tari 3 grani	1 fl. au pied de fl. 20.
Constantin.	1	scudo	44 paras.

MANILLE.

Le cours des changes sur les possessions anglaises dans les Indes est à 38 piastres plus ou moins pour 100 roupies courantes, qui perdent 16 p. c. contre les *sicca-roupies*

MEXICO.

Cours des changes au pair.

On donne à Mexico sur :		Pour en recevoir :
Amsterdam.	1 piastre	fl. 253 c. cour. de Holl.
Londres. . .	»	52,9 pence.
Hambourg.	»	46 schel. de banq.
France. . . .	»	5 fr. 39 c.

MILAN.

L'usance pour les lettres de change sur Milan est fixée comme suit :

D'Espagne, de Hollande et des Pays-Bas, à 2 mois de date ;

D'Allemagne, des États de l'Église et de Toscane, à l'exception de Livourne, à 15 jours de vue ;

De France et de Savoie, à un mois de date ;

De Naples et de Sicile, à 20 jours de vue ;

De Livourne, Gênes, Piémont, et de toute la Lombardie, à 8 jours de vue ;

De la ville de Venise, à 20 jours de date.

Il y a 3 jours de grâce en faveur du porteur de l'effet, lequel peut protester pendant cet intervalle.

MUNICH.

Les cours de changes sont ceux d'Augsbourg.

L'usance pour les lettres de change est de 15 jours ; une demi-usance, de 8 ; et 1 1/2 usance, 23 jours. On n'accepte les effets que 14 jours avant leur échéance.

Il n'y a pas de jours de grâce, et le lundi est le seul jour de paiement pour chaque semaine, ou le lendemain en cas de fête. Les lettres de change échéant le lundi même ne sont payables que le lundi suivant.

NAPLES.

L'usance pour les lettres de change tirées de l'Italie et hors du royaume est de 22 jours après l'acceptation ; pour celles de Naples même, de 15 jours de vue ; de France, de Hollande et d'Allemagne, de 2 mois ; d'Angleterre et de Portugal, de 3 mois de date.

Il est d'usage de n'accepter que le samedi après l'arrivée du dernier courrier, les effets à terme ; mais ceux à vue doivent être payés au plus tard le lendemain de la présentation.

Il n'y a pas de jours de grâce ; cependant le porteur d'une lettre de change en souffrance a la faculté de retarder la remise du protêt jusqu'au mardi pour les effets payables le samedi, et jusqu'au samedi pour ceux échéant le mardi, mercredi, etc., sans se compromettre.

NAUMBOURG.

L'acceptation des lettres de change *à la foire* se fait jusqu'au 2 juillet à midi, et les paiemens doivent s'effectuer au plus tard le 5 juillet, à une heure de relevée ; les protêts qui se font plus tard n'ont pas de validité.

Les simples assignations sont payables le jour de la présentation jusqu'à 8 heures du soir. Les protêts des unes et des autres doivent être remis par le premier courrier.

NEW-ORLÉANS ou NOUVELLE-ORLÉANS.

Voyez NEW-YORK.

NEW-PROVIDENCE.

Voyez NEW-YORK.

NEW-YORK.

Cours des changes.

On y donne sur :	au pair :	pour en recevoir :
Amsterdam.	44 cent.	39,9	1 fl. de Hollande.
Berlin	1 doll.	43 1/6	44 gros cour. de Prusse.
Hambourg .	35 cent.	35	1 marc de banq.
Paris.	1 doll.	534	540 cent.
Londres. . .	10 p. c.		

Sur les places de l'Amérique les cours sont cotés par p. c.

NUREMBERG.

Pour l'usance et l'acceptation des lettres de change, *voyez* MUNICH.

Les effets qui ne sont pas à moins d'une 1/2 usance jouissent de 6 jours de grâce ; ceux à vue sont payables avant l'expiration des 24 heures.

PHILADELPHIE.

Voyez NEW-YORK.

RIO-JANEIRO.

Cours des changes au pair.

Sur Londres . . .	45 pence	pour 1,000 reis.
Paris	163 reis	pour 1 franc.

ROME.

L'usance était à Rome, depuis plus d'un siècle, à 15 jours de vue pour toutes les lettres de change tant de l'intérieur que de l'étranger, auxquelles on accordait en outre une semaine de *respiro* ou jours de grâce. Cet usage ayant été attaqué par plusieurs négocians, et un procès de 4 ans s'en étant suivi, le tribunal a rendu, le 3 septembre 1779, l'arrêté suivant :

« Considérant que des difficultés se sont fréquemment élevées entre les négocians et les banquiers de cette ville, à l'égard de l'acceptation et de l'échéance des lettres de change tirées des États de l'Église ou de l'étranger, il a été arrêté que :

» Toutes les lettres de change qui arrivent à Rome, par le premier courrier du lundi, seront acceptées le mercredi, jour du départ du courrier ;

» Celles arrivant par le second courrier du jeudi, seront acceptées le samedi suivant, jour du départ du courrier.

» Le retard de l'arrivée de ces courriers, causé par les mauvaises routes, ne changera rien à ces dispositions.

» Les lettres qui arrivent par les courriers de Naples, de Sicile, d'Aquilée ou de Malte, seront acceptées le vendredi ; celles qui arrivent de l'extérieur seront acceptées le samedi, sans exception aucune, quand même il y aurait plusieurs courriers par semaine arrivant de cette place.

» Les lettres de change *à usance* ayant parcouru plusieurs places de commerce, et se trouvant d'ancienne date, seront acceptées le mercredi ; l'acceptation s'en fera le samedi, si leur arrivée a lieu un des autres jours de la semaine.

» Quant aux autres lettres de change *à quelques jours de vue*, elles seront acceptées à la présentation, et l'échéance commencera à courir du lendemain de l'acceptation.

» En combinant l'usance de 15 jours avec la semaine de *respiro* ou de grâce, le paiement des effets acceptés les vendredi ou samedi se fera après 21 jours, et celui des lettres de change qui ont été acceptées le mercredi aura lieu après 18 jours seulement ; ces dernières ne jouissent pas d'une semaine entière de *respiro*. En même temps, les banquiers ne seront jamais tenus de payer leurs acceptations avant la troisième semaine, lors même qu'ils ne feront pas usage du *respiro*. »

Lorsque les lettres de change à usance sont tirées sur un étranger, et payables

à Rome, on doit les présenter au notaire pour les faire munir d'un *visa*, ce qui tient lieu d'acceptation, pour les faire payer ou protester à l'échéance.

Le samedi est fixé comme jour de paiement pour chaque semaine; cependant on paie ordinairement le jour même de l'échéance.

Le vendredi de chaque semaine, les banquiers ou leurs agens et les courtiers se réunissent dans un endroit nommé *la Sapienza*, pour arrêter les cours des changes pour toute la semaine suivante; cependant ceux sur Amsterdam, Paris et Gênes ne se règlent que le samedi, aux bureaux des banquiers, qui en préviennent les autres négocians.

Le courtage pour les lettres de change varie beaucoup selon les places; on paie pour:

100 duc. de Naples		4 baj.	100 scud. d'or. de Florence 6 baj.
100	Venise	4 1/2	100 scud. imper. de Milan 6 baj.
100 scud.	Bologne	3	1000 lire de Gênes 10 baj.
	Ancône		1000 fl. d'Amster. 25 baj.
100 pez.	Livourne		1000 fr. de France 20 baj.
100 flor.	Augsb.	5	100 livr. sterling. 26 baj.
	Vienne		
100 scudi rom. sur	Madrid	6	
	Cadix		
	Lisbonne		
	Palerme		

Le courtage pour les marchandises ne se paie que par le vendeur, à raison de 1 p. c.

Les frais de protêt sont de 50 bajocchi.

ROSTOCK.

Les cours des changes sont réglés sur ceux de Hambourg.

RUSSIE.

L'usance n'a pas lieu en Russie.

Les lettres de change *à date* jouissent de 10 jours de grâce; celles à plusieurs jours de vue, de 3 seulement; mais on n'en accorde point à celles à un ou deux jours de vue. Ces jours de grâce ont lieu quand bien même on ne reçoit les lettres de change et qu'on ne les présente qu'après leur échéance. Sont compris dans les jours de grâce les dimanche, les jours fériés, et le jour de l'échéance. On demande le paiement le matin du dernier jour de grâce, et en défaut, le protêt doit se faire avant le coucher du soleil. Cependant, en cas de besoin, le protêt qui se fera le lendemain est encore valable.

Dans tous les états de la Russie on se sert d'ailleurs du calendrier julien, qui diffère du nôtre, c'est-à-dire du calendrier grégorien, de 12 jours; une lettre de change échue selon notre manière de compter, le 1er mars, p. ex., ne le sera en Russie ou tirée de la Russie que le 13 du même mois.

SICILE.

L'usance pour les lettres de change tirées de Naples, d'Ancône, de Rome et de Venise, est de 21 jours de vue; des autres villes de l'Italie, de 15 jours de vue; pour celles tirées de France, de 30 j. de date; d'Amsterdam, d'Anvers, de Hambourg, de Portugal et d'Espagne, de 2 mois de date; d'Angleterre, de 3 mois de date.

Il n'y a point de jours de grâce; toutes les lettres de change doivent être payées à l'échéance, et celles à vue lors de leur présentation.

SINIGAGLIA.

La foire commence le 14 juillet, pour y continuer jusqu'à la fin du même mois; et selon l'importance des affaires, 5 à 6 jours de plus.

En vertu des lois existantes, les marchandises qui arrivent par terre sont déclarées à la frontière et déposées à la douane; mais les transports par mer peuvent passer directement du bord dans les magasins particuliers.

La liberté de commerce pour toutes les nations qui se rendent à Sinigaglia et la modicité des droits contribuent beaucoup à animer cette foire. Outre les produits de manufactures de toute espèce qu'on y apporte, les Grecs et les négocians du Levant munissent le marché de soude, de laine, de cire, de fil de coton, garance, de poil filé de la chèvre d'Angora, de peaux de lièvre, de dents d'éléphant, de peaux sèches; les Napolitains et les habitans des frontières y vendent leur cuir corroyé, de la laine, de la manne, du salpêtre, des amandes, etc.; les Romains y font un débit considérable de soie brute. Et presque tous prennent en échange des soieries, des étoffes de laine et de coton, la toile de Hollande, la batiste, des perles et des bijouteries.

Le commerce d'huile d'olives, de denrées coloniales et de drogueries est également très-considérable.

Tout ce qui se vend au poids doit être pesé à la balance de la ville, et on traite les affaires par l'intermédiaire des courtiers, qui en font mention dans leurs registres.

Tous les paiemens dus *à la foire* se font au plus tard le 22 juillet, auquel jour on doit faire protester ce qui reste en souffrance, et s'adresser, si le cas l'exige, au tribunal qui en fait justice immédiatement en arrêtant l'individu inculpé ainsi que ses biens.

Les lois de Rome et d'Ancône sont applicables à toutes les difficultés en fait de lettres de change; on se règle aussi à Sinigaglia sur ces deux villes pour les cours des changes.

Toutes les marchandises qui sortent par mer ne paient aucun droit jusqu'à un mois après la foire; ce qui se trouve alors encore à l'entrepôt paie chaque jour 3 bajocchi par 100 livres pour frais d'entrepôt.

SMYRNE.

Voyez CONSTANTINOPLE.

SUÈDE.

L'usance pour toutes les lettres de change est d'un mois de vue, et tous les effets au-delà de 3 jours de vue jouissent de 6 jours de grâce, les jours fériés y compris; et le paiement doit se faire la veille lorsque le dernier jour de grâce est un jour férié.

TRIESTE.

Les cours des changes et tout ce qui les concerne, comme à Vienne. Aussi fournit-on très-peu de lettres de change sur Trieste, et les paiemens s'en font ordinairement par la voie de Vienne ou de Venise, en y rendant payables les effets. Ceux qui ont du papier sur l'étranger à négocier à Trieste, le remettent ou à Vienne ou à Venise.

TURIN.

L'usance pour les lettres de change tirées de France est d'un mois de date; pour celles d'Angleterre, de 3 mois de date; des Pays-Bas, de Hambourg, de Brême, d'Espagne et de Portugal, de 2 mois de date; de Rome, d'Ancône, de Naples et de Sicile, de 21 jours de vue; de Bergame, de Bologne, de Venise, de Toscane, de Vienne, d'Augsbourg et de toute l'Allemagne, de 15 jours de vue; de Gênes et de Milan, de 8 jours de vue.

Pour toutes les autres places, l'échéance commence du jour de la présentation de l'effet et finit à celui auquel il peut arriver une réponse du lieu où la lettre de change a été tirée. C'est pour la même raison que plusieurs usances, que nous venons d'indiquer ont été établies à 8 et à 15 jours de vue.

La présentation des lettres de change ne doit pas avoir lieu plus tard que deux mois après leur création, et il en est de même de l'encaissement des effets à vue; en cas de contravention, le porteur sera censé ne pas avoir pris les précautions nécessaires.

Il est loisible au porteur d'une lettre de change d'accorder 5 jours de grâce, les jours fériés y compris; mais il a le droit de faire protester le jour de l'échéance.

Au reste, le Code de commerce de France, pour tout ce qui regarde les lettres de change, y est encore en vigueur.

VENISE.

L'usance et les jours de grâce, comme en France, le Code de commerce de ce pays étant encore en toute vigueur à Venise.

VIENNE.

L'usance est de 14 jours après l'acceptation; la demi-usance, de 7; 1 1/2 usance, de 21; et 2 usances de 28 jours. Il est accordé 3 jours de grâce, y compris les dimanches et les jours de fête, à toutes les lettres de change, hors celles au dessous de 7 jours de vue ou à jour fixe, ou qui sont présentées après leur échéance; celles-ci doivent être payées ou protestées dans les 24 heures. Lorsque le jour du paiement est un jour férié, il y a remise pour le lendemain.

En vertu d'un arrêté du 18 février 1812, toute procuration, tout protêt, acte de notaire ou de tribunal, doit être légalisé par l'ambassadeur, le chargé d'affaires ou consul de l'Autriche, dans les villes où il en réside, pour être valables devant les tribunaux de l'empire autrichien.

WURTEMBERG.

Il y a une lacune dans les réglemens sur les lettres de change de 1759, quant à l'acceptation; mais il est convenu que dans les cas où ce réglement n'est pas décisif, celui de Leipzig de l'an 1682 servira de guide.

Ce réglement accorde 3 jours de grâce, les jours fériés y compris; dans le cas où ces 3 jours seraient des jours fériés, ou que le montant de la lettre de change n'atteignit pas fl. 1000, cette faveur serait refusée.

WURTZBOURG.

On s'y règle, quant aux cours des changes, sur Francfort-sur-le-Mein et sur Nuremberg, en se conformant aux lois de Bavière, à l'égard des lettres de change.

ZURICH.

L'usance pour les lettres de change d'Amsterdam et de toute l'Allemagne est de 14 jours de vue; et pour celles de Paris, de 30 jours de date.

Il n'y a pas de jours de grâce.

ZURZACH.

Il n'y a pas de jours fixés pour l'acceptation des lettres de change, ce sont cependant ordinairement les premiers jours de la foire; le 7e et le 8e jour se font les paiemens; mais on peut aussi faire protester le lendemain sans préjudice.

TROISIÈME TABLEAU.

Poids de commerce.

POIDS DE COMMERCE.	As de Holl.	Grammes.	POIDS DE COMMERCE.	As de Holl.	Grammes.
Achem, *catti*	19981	960,088	Gaeta, livre.	6138	294,930
Agra, livre 1)	10188	489,533	Gefrees, livre.	10770	517,498
Agra, livre 2)	7641	367,150	Gessenay, livre. . . .	11448	550,076
Alger, *rotolo*	11250	540,562	Goerliz, livre.	9020	433,411
Alger, *mitigal*.	97	4,660	Grenade, livre 1). . .	10391	499,288
Amberg, livre.	12480	599,664	Grenade, livre 2). . .	9248	444,366
Aran, livre.	9926	476,560	Guinée, livre.	9420	452,631
Aran, livre.	10167	488,524	Haarbourg, livre. . .	10127	486,602
Aurich, livre 1)	10336	496,644	Hasfurth, livre.	10608	509,714
Aurich, livre 2). . . .	11370	546,328	Hull, livre.	9960	478,578
Barleta, liv. peso grosso	17608	846,064	Japon, catty.	12353	593,561
Bassora, *dramo*.	66,4	3,190	Java, catty.	12800	615,040
Bautzen, livre.	9020	433,411	Kiel, livre.	9916	476,464
Betelfaki, mon.	19281	926,452	Kitzingue, livre. . . .	10608	509,714
Beyersdorf, livre . . .	10608	509,714	Lacédémone, livre. . .	9408	452,054
Biel, livre.	9811	471,418	Lauban, livre.	8791	418,948
Boitzenbourg, livre. .	10056	483,190	Lenezie, livre.	8429,6	405,060
Bonn, livre.	9730,5	467,550	Lensbourg, livre. . . .	10995	528,288
Bonn, marc.	4862	233,619	Linz, livre.	11787	566,345
Brescia, *libra*	6059	291,135	Lithuanie, livre. . . .	7798	374,694
ou.	6810	327,220	Lobau, livre.	9716	466,854
Caire (le), *mina*. . . .	12406	596,108	Lublin, livre	8288	398,238
Caire (le), *rotolo*. . . .	8971	431,057	Madère, livre.	9066	435,621
Caire (le), *harsela*. . .	20560	987,908	Mahon, livre.	9255	444,702
Calemberg, livre . . .	10127	486,602	Malabar, *bis*.	28537	1371,202
Camenz, livre.	9687	465,460	Malacca, catty.	12800	615,040
Campen, livre	9787	470,265	Mansfeld, livre	9716	466,854
Canaries (îles).	9564	459,550	Massa, livre.	7258	348,746
Candie, *rotolo* 1) . . .	10957	526,484	Masulipatnam, segro .	5788	278,113
Candie, *rotolo* 2). . .	7115	341,876	Mecque et Médine. . .	9632	462,818
Capoue, libra.	5902	283,591	Mecklenbourg, livre. .	10056	483,191
Chine, *catti* à 16 *tail* .	12800	615,040	Meissen.	9822	471,947
Città-Vecchia, livre.	7101	341,203	Memel.	8594	412,940
Côme, livre.	6456	310,210	Memmingen.	10655	511,972
Cracovie, livre.	8423	304,725	Moka, *maon*.	27845	1337,952
Crema, *libra grossa*. .	12986	623,977	Monaco, livre.	6894	331,257
Crema, libretta. . . .	5566	267,446	Morée.	24948	1198,751
Chypre, rotolo	49800	2392,890	Mulhausen.	9728	467,430
Chypre, oka.	26560	1275,208	Munchberg.	10770	517,499
Coromandel, segra. . .	5788	278,113	Murcie	9047	434,708
Damas, rotolo.	37333	1793,850	Negroponte	11138	535,181
Dinkelsbuhl, livre. . .	10200	490,110	Neuhof.	10608	509,714
Eger, livre.	12839	616,913	Neustadt s. l'Aisch. . .	10608	509,714
Erlangen, livre. . . .	10608	509,714	Newcastle	10080	484,344
Fano, livre.	6934	333,178	Nordhausen	9716	466,854
Ferrare, lira.	7060	339,233	Novi.	6894	331,257
ou.	7146	343,365	Ochsenfurt.	10608	509.714
Fez, rotolo.	9787	470,265	Oran	10483	503,708
Flensbourg, livre. . .	10059	483,335	Ormus, *segra*.	6304	302,907
Forlì, livre.	6854	329,335	Osternobe	10608	509,714
Freyberg, livre. . . .	11166	536,526	Paderborn.	9916	476,464

POIDS DE COMMERCE.	As de Holl.	Gammes.
Passau.	9996	480,308
Pekin.	12482	599,760
Pegu, *bis.*	31981	1536,688
Perse, *ratel.*	7964	382,671
Pérouse.	7257	348,699
Petricau	8429,6	405,060
Petterlingen.	10522	505,582
Pise 1)	6779	325,731
Pise 2)	7127	342,452
Pistoie	6554	314,920
Pondichéry, *bis.*	30564	1468,600
Pontremoli	7145	343,317
Posen 1)	8288	398,238
Posen 2)	8693	417,699
Presbourg.	11616	558,148
Quéda, *catti*	15299	735,117
Ravenne.	6233	299,495
Rava.	8741,6	420,043
Recarnati.	6857	329,478
Reggio.	6866	329,910
Rhodes.	49778	2391,832
Rothenbourg sur le Tauber.	10608	509,714
Roverède	7088	340,578
Salé.	9728	467,430
Saragosse	6485	311,605
Sayd, rotolo d'Acre	49582	2382,415
Sayd, rotolo de Damas.	38768	1862,802
Schweinfurt.	10608	509,714
Scio.	10310	495,396
Siam, catty.	12768	613,502
Sienne.	6690	321,455
Spire	10608	509,714
Stade.	9886	475,023
Sumatra, catty	26538	1275,151
Surinam	10280	493,954
Syracuse.	6800	326,740
Syrie.	12292	590,630
Tanger	10011	481,028
Ténériffe.	9555	459,118
Tetuan.	14756	709,025
Thorn.	8766	421,206
Thun	11191	537,727
Tortose.	6339	304,589
Trévise 1)	10752	516,633
Trévise 2)	7074	339,905
Tripoli en Barbarie	10584	508,561
Tripoli en Syrie, *rotolo*	37800	1816,290
Tripoli en Syrie, *oka.*	25200	1210,860
Tunis 1)	10328	496,260
Tunis 2)	10295	494,675
Vicence 1)	9274	445,615
Vicence 2)	6304,5	302,931
Windau.	8598	413,134
Windesheim.	10608	509,714

POIDS DE COMMERCE.	As de Holl.	Grammes.
Wittenberg	9716	466,854
Wunsiedel	14759	709,170
Yverdun.	11232	539,698
Yvica	9633	62,866
Zittau.	9375	50,468
Zoffingue.	10363	498 086
POIDS DE L'OR ET DE L'ARGENT.		
Achem, *tail* à 16 *mas* à 4 *coupang.*	199,8	9,601
Alexandrie, drachme à 16 *quirates* à 4 grains.	66,4	3,190
Alger, mitigal.	97	4,660
Ambon, *tail* à 16 mas.	614,4	29,522
Bantam, *tail* à 2 1/2 réaux	1422,2	68,336
Bassora, chaqui à 100 *miscal* à 1 1/2 drachmes	9700	466,085
Bengale, tola d'or.	227 1/2	10,931
Bengale, tola d'argent.	242 3/4	11,664
Bengale, tola *pakka.*	286	13,743
Bengale, tola katja.	244,3	11,738
Bengale, *massa* à 8 netty.	23,9	1,148
Bengale, *netty* à 8 *nely.*	3	0,144
Bornéo, *tail.*	1047,6	50,596
Bonn, marc.	4862	233,619
Caire, drachme.	64 1/2	3,171
Chine, tail à 10 mas.	781	37,527
Cracovie, marc.	4138	198,830
Delhy, tola à 32 waal.	242,1	11,633
Ferrare, marc.	4893	235,108
Georgie, miscal de Perse.	119,4	5,737
Jamby, *tail* à 16 *mas.*	51,7	2,483
Japon, *tail* à 10 *mas.*	782,8	37,613
Coromandel, *seyra.*	5788	278,113
Coromandel, *pagode.*	71,2	3,420
Macassar, *tail* à 16 mas.	827,4	39,756
Malabar, *seyra.*	5788	78,113
Malabar, *roupie.*	241,2	11,589
Malabar, pagode.	71,2	4,420
Malacca, tail à 16 mas.	967,1	46,469
Masulipatnam, *seyra.*	5788	278,113
Moka, *wakega* à 10 *casias*	658,25	31,628
Nigritie, *akey.*	27	1,297
Padang, *tail* à 16 *mas* à 700 *rachin*	853,2	40,995
Palembang, *tail.*	1280	61,504
Patna, roupie.	240,9	11,575
Pegu, *tual.*	300	14,415

POIDS DE L'OR ET DE L'ARGENT.	As de Holl.	Grammes.
Perse, derhem à 2 *miscal*.	193,2	9,282
Perse, *miscal* à 6 *dang*.	96,6	4,641
Pondichéry, *seyra*. . .	5788	275,113
Pondichéry, roupie. .	237,5	11,411
Pondichéry, pagode. .	71,2	3,420
Siam, tail.	1216	58,429
Siam tual	304	14,607
Sienne, once	581,8	27,955
Smyrne, drachme. . .	66,6	3,199
Sumatra, *tail* à 16 *mas*.	853,2	40,995
Ternate, réel.	568,9	27,335
Timor, tail à 10 mas. .	782,2	37,584
Tripoli, *metecul*. . . .	99,4	4,777

POIDS DE L'OR ET DE L'ARGENT.	As de Holl.	Grammes.
Tunis once.	656	31,520
Wilda, marc.	4053	194,746
POIDS DE PERLES ET DE BIJOUX.		
Alger, mitigal.	97	4,660
Bengale, *pakka retty*. .	3,673	0,176
Coromandel, *mangal*.	5,632	0,271
Delhy, retty	1,273	0,080
Livourne, carat. . . .	4,086	0,196
Surate, tang.	83,57	4,015
Tunis, once.	656	31,520

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

QUATRIÈME SECTION.

Primes à l'exportation.

Extrait des lois et ordonnances rendues sur cette matière, et qui font actuellement la règle de l'administration des douanes et du commerce.

Soufre sublimé ou épuré à Marseille.

Ordonnance du 3 février 1819, qui accorde une prime d'exportation aux fabricans de Marseille pour le soufre épuré ou sublimé dans leurs manufactures.

Art. 1er. L'exportation à l'étranger du soufre épuré ou sublimé dans les fabriques de Marseille donnera lieu au remboursement du droit d'entrée payé à la douane de cette ville sur le soufre brut, dans la proportion égale de leur poids et sans égard au déchet de fabrication.

2. Le mode et les conditions de ce remboursement seront déterminés par notre ministre secrétaire d'état des finances.

Acide nitrique et sulfurique ; meubles neufs en acajou.

Loi du 7 juin 1820 sur les primes a accorder à l'exportation, 1° des acides nitrique et sulfurique ; 2° des meubles neufs et d'acajou massif.

Art. 5. Conformément à la loi du 10 mars 1819, il sera accordé pour l'exportation des acides nitrique et sulfurique une prime qui sera réglée de la manière suivante :

Pour les premiers	53f 00c	par 100 kilogr. net.
Pour les seconds	3 50	

Pour obtenir ces primes, les acides devront être expédiés directement des fabriques françaises sur l'un des bureaux désignés en l'ordonnance du 23 septembre 1818, relative au coton, et ce avec des certificats d'origine confirmés par les autorités locales.

7. Il sera accordé pour la sortie des meubles neufs en acajou massif, à titre de remboursement de droit d'entrée, une prime de 35 fr. par 100 kilogr.

Cette prime s'étendra aux feuilles de placage.

Savons.

Loi du 21 avril 1818, art. 15, et loi du 17 mai 1826, art. 11, sur la prime accordée à l'exportation des savons.

Cette prime consiste dans le remboursement des droits perçus sur les matières premières qui entrent dans la fabrication des savons ; savoir, l'huile, la soude ou le natron.

Métaux, peaux et chapeaux de paille.

Loi du 17 mai 1826, sur les primes accordées à l'exportation : 1° du plomb battu,

laminé ou ouvré en nature ; 2° du cuivre et laiton battu, laminé ou autrement ouvré en nature ; 3° des peaux apprêtées ; 4° des chapeaux de paille.

8. Les droits perçus à l'importation du plomb brut, du cuivre brut et des peaux brutes, seront restitués à l'exportation du plomb battu, laminé ou autrement ouvré en nature, du cuivre et laiton battu, laminé ou autrement ouvré en nature, et des peaux apprêtées ; et ce, dans les proportions et avec les formalités déterminées par ordonnance du roi, et à la charge par les réclamans de justifier du paiement desdits droits.

Il en sera de même de la taxe du sel employé à la préparation des beurres, et à la fabrication du sel ammoniac exporté.

10. Le droit payé à l'importation des chapeaux de paille, d'écorce et de sparterie, tarifés par l'art. 1er de la présente loi (1), sera remboursé intégralement lorsque ces mêmes chapeaux, ayant été apprêtés en France, seront réexportés, et que les apprêteurs produiront des quittances délivrées en leur nom et n'ayant pas plus de six mois de date.

Tissus de laine.

Loi du 17 mai 1826 qui accorde des primes ou restitutions de droits à la sortie des tissus de laine.

Art. 7. Jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, il sera payé à l'exportation des fils et tissus de laine, et sans qu'il soit nécessaire de produire les quittances des droits payés sur des laines étrangères, les sommes ci-après, à titre de compensation.

			fr.	
Fil dégraissé ou teint de pure laine lavée à chaud,	du prix de 4 fr. 50 c. ou moins au kil.		120	par 100 k. net.
	du prix de plus de 4 fr. 50 c. au kil.		200	
Tissus de pure laine, à l'exclusion de ceux formés de déchet de laine ou autres basses matières, et de ceux qui ne vaudraient pas au moins 6 fr. par kil.	Draps et casimirs, 10 p 0/0 *de la valeur en fabrique.*			par 100 k. net.
	Etoffes légères.	croisées, y compris les châles.	360	
		simples.	260	
	Tricot. Bonnets en usage dans l'Orient.	Fins.	300	
		Moyens	240	
		Communs	180	
	Autre bonneterie		180	
	Passementerie et rubans.		180	
Couvertures	Fines		200	
	Moyennes		150	
	Communes		100	
Tapis			120	

Toutefois, il ne sera rien changé, jusqu'au 1er octobre prochain, au mode actuellement suivi pour l'allocation desdites primes.

		fr.	
Etoffes où la laine entre au moins pour moitié, et qui sont mélangées	de coton et laine.	180	par 100 k.
	de fil ou de soie et de laine	150	*idem.*
Etoffes de coton mélangées de laine dans d'autres proportions que celles ci-dessus		50	*idem.*

Les primes ci-dessus seront payées à la sortie des vêtemens confectionnés que l'on exportera par assortimens et par parties de 25 kil. au moins, et que l'on présentera en douane séparément, par espèce de tissus des valeurs ci-dessus indiquées ; et ce, après défalcation du poids des doublures et autres matières accessoires.

Jusqu'au 1er octobre prochain, il continuera d'être payé à l'exportateur des tissus

---

(1) Cet article fixe les droits d'entrée des chapeaux de paille grossiers, la pièce, 25 centimes. Ceux d'écorce ou de sparterie fins, aussi la pièce, 1 fr. 25 centimes

de laine, indépendamment des primes fixées par le présent article, une somme égale à 20 pour 100 desdites primes, lorsque l'exportateur représentera les quittances des droits payés sur les laines étrangères, en vertu de l'ordonnance du 14 mai 1823, pour une somme égale au montant de ces mêmes primes.

Ordonnance du 13 mai 1831, qui fixe provisoirement la prime d'exportation des draps, casimirs et autres tissus foulés de pure laine.

Art. 1er. La prime des draps, casimirs et autres tissus foulés de pure laine, valant au moins 6 fr. par kilogramme, sera provisoirement fixée à 13 et demi pour 100 de la valeur de ces tissus, pour toutes les exportations déclarées et effectuées postérieurement à la promulgation de la présente ordonnance.

2. Le contrôle des valeurs déclarées continuera à être exercé, avant la liquidation des primes, par les experts institués par l'art. 19 de la loi du 27 juillet 1822, et les fausses déclarations punies conformément aux art. 17 de la loi du 21 avril 1818 et 7 de la loi du 27 juillet 1822.

Tissus de coton.

Loi du 28 juin 1833 sur la prime accordée à l'exportation, 1° des cotons filés, et 2° des tissus de coton.

Art. 8. A partir du 1er janvier 1834, la prime de sortie sur les cotons filés, écrus, blancs ou teints, ainsi que sur les tissus de purs cotons écrus, blancs, teints ou imprimés, sera réduite à 25 fr. les 100 kil.

Sucres.

Loi du 26 avril 1833, relative à l'importation et à l'exportation des sucres.

Art. 1er. Le tarif des sucres, à l'importation, sera réglé ainsi qu'il suit :

				fr.		
Sucres	des colonies françaises	brut autre que blanc	de Bourbon	38	50	Pour 100 kilogrammes.
			des Antilles et de la Guyane	45	»	
		brut-blanc	de Bourbon	43	50	
			des Antilles et de la Guyane	50	»	
		terré de toutes nuances	de Bourbon	61	»	
			des Antilles et de la Guyane	70	»	
	étrangers	brut autre que blanc	par navires français, de l'Inde	80	»	
			d'ailleurs hors d'Europe	85	»	
			des entrepôts	95	»	
			par navires étrangers	100	»	
		brut, blanc ou terré, sans distinction de nuances ni de modes de fabrication.	par navires français, de l'Inde	90	»	
			d'ailleurs hors d'Europe	95	»	
			des entrepôts	105	»	
			par navires étrangers	120	»	

A dater du 1er juin 1834, les droits établis sur les sucres bruts-blancs de Bourbon, des Antilles et de la Guyane, seront élevés de 10 fr par 100 kilogrammes.

2. Les droits payés à l'importation des sucres français bruts, autres que blancs, tels qu'ils sont désignés au précédent article, et des sucres étrangers bruts, autres que blancs, seront remboursés à la sortie du sucre raffiné, du sucre candi et de la mélasse, dans les proportions ci-après, lorsqu'on justifiera par des quittances de douanes, n'ayant pas plus de six mois de date, que les droits ont été acquittés pour des sucres importés en droiture par navires français des pays hors d'Europe.

Espèce de sucre mise en fabrication et désignée par des quittances.	Espèce de produits exportés.	Quantité exportée.	Montant de la prime.
Sucres bruts des colonies françaises, autres que blancs, et sucres bruts étrangers, autres que blancs.	Sucre mélis ou 4 cassons entièrement épuré et blanchi.	70 kil.	Le droit payé pour 100 kilog. de sucre brut, et selon la provenance, décime compris.
	Sucre candi de nuance au moins jaune paille . . .		
	Sucre lumps.		
	Sucre tapé de nuances blanches	73 kil.	
	Mélasses.	100 kil.	12 fr.

Le remboursement du droit, tel qu'il est fixé ci-dessus, ne s'appliquera au sucre des colonies françaises, qu'à partir du 1er juin 1833. Jusqu'à cette époque, et à dater de la présente loi, il sera alloué, à la sortie de 100 kilogr. de sucre mélis en pains de 7 kilogr., entièrement épuré et blanchi, une prime de 105 fr.; et à la sortie de 100 kilogr. de mélasse, une prime de 12 fr.

3. La tare de 4 pour 100, allouée par l'art. 7 de la loi du 27 juillet 1822, aux sucres raffinés en pains exportés, est réduite à 2 pour 100.

4. Toutes dispositions antérieures, relatives aux droits payés à l'importation des sucres et aux primes allouées à l'exportation des sucres et des mélasses, sont et demeurent abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

Primes.

Pour compléter le tarif des primes, il faut y ajouter le droit à rembourser sur les métaux ci-après, battus, laminés ou autrement ouvrés et les peaux préparées, qui a été réglé ainsi qu'il suit :

		kil.	
Pour l'exportation de 100 kil. de	Cuivre, le droit payé sur	100	cuivre brut.
	Laiton	90	*idem.*
	Plomb.	102	plomb brut.
	Peaux tannées, corroyées .	100	peaux brutes.
	— teintes et vernies . .	100	
	— mégies, chamoisées.	200	

ADMINISTRATION DES DOUANES.

Circulaire du 28 *avril* 1833,

TRANSMISSIVE DE LA LOI DU 26 AVRIL.

La nouvelle loi sur les sucres a été sanctionnée par le roi, le 26 de ce mois. Cette loi apporte d'importantes modifications à la législation en vigueur; je vais en rappeler et expliquer les principales dispositions.

Le tarif actuel divise les sucres des colonies françaises en deux classes, les *bruts* et les *terrés*. Cette division générique est maintenue; mais la nouvelle loi distingue entre les sucres *bruts autres que blancs*, et les sucres *bruts blancs*. Frappés d'une surtaxe de 5 francs qui, à partir du 1er juin 1834, sera élevée à 15 francs, ces derniers formeront désormais, sous le rapport des droits, une classe intermédiaire entre les sucres terrés et les sucres bruts autres que blancs. Le but de cette disposition est d'imposer aux sucres épurés et blanchis par le *clairçage* ou par tout autre procédé de fabrication analogue, une taxe proportionnée à leur richesse cristallisable. Les sucres de l'espèce ont l'apparence des sucres terrés, se débitent le plus souvent comme ceux-ci, à la balance, et rivalisent de fait avec eux dans la consommation. Il est facile de les distinguer des sucres bruts ordinaires, par la couleur, et aussi par le degré de siccité que présentent la plu-

part d'entr'eux. Les employés n'auront point d'ailleurs à s'enquérir du mode de la fabrication des sucres, ni de leur valeur relative, ni enfin de leur emploi dans la consommation. Tout sucre qui ne sera point *terré*, devra, selon sa nuance, acquitter les droits comme *brut blanc* ou comme *brut autre que blanc*. En cas de doute ou de contestation, il sera prélevé des échantillons qui me seront envoyés pour être soumis aux commissaires experts institués par l'art. 19 de la loi du 27 juillet 1822.

A partir du 1er juin 1834, les droits sur les sucres bruts blancs de nos colonies seront élevés de 10 fr., et se trouveront ainsi portés, savoir :

Ceux de Bourbon, à 53 fr. 50 cent.

Ceux des Antilles et de la Guyane, à 60 fr.

Je n'ai, sur ce point, aucune observation à faire, et je n'en parle ici que pour recommander de prendre note, dès à présent, de ce changement ultérieur de tarification.

Je me borne à faire remarquer, afin de prévenir toute erreur d'application, que les droits de 37 fr. 50 cent., et de 60 fr., imposés aujourd'hui sur les sucres Bourbon de toute espèce, sont augmentés d'un franc par la nouvelle loi.

Ceux actuels sur les sucres étrangers sont réduits de 5, 10 ou 20 fr. suivant les provenances; mais nul changement n'est fait dans leur classification. On continuera, par conséquent, en ce qui les concerne, d'assimiler les sucres bruts blancs aux sucres terrés de toutes nuances, sans distinction des procédés de fabrication.

L'une des dispositions les plus importantes de la nouvelle loi, est celle qui forme l'objet de l'article 2.

Il porte en substance, qu'à l'avenir, il ne sera remboursé à l'exportation des sucres raffinés, que le montant des droits perçus, à l'entrée, sur la matière brute.

Je parlerai plus bas des conditions auxquelles cette restitution est subordonnée, mais avant tout, je dois faire remarquer que le système de primes établi par l'art. 9 de la loi du 17 mai 1826 se trouve aboli.

En conséquence, et comme il est de principe que le droit à une prime quelconque ne peut jamais résulter que d'un fait d'exportation accompli, les sucres raffinés de toute espèce qui n'auront pas été exportés, c'est-à-dire dont le passage effectif à l'étranger n'aura pas été constaté par les employés au moment où la nouvelle loi sera exécutoire, ne pourront plus jouir des primes accordées par la loi précitée de 1826. Il sera fait exception toutefois, conformément à une décision rendue, sur ma proposition, par M. le ministre des finances, en faveur des sucres qui, dans les ports, auront été mis à bord des bâtimens en partance, ou, dans les bureaux de sortie de la frontière de terre, auront été vérifiés et reconnus avant l'expiration du terme fixé, lorsque d'ailleurs, dans l'un et l'autre cas, leur exportation effective, sans transport rétrograde, aura été ultérieurement constatée par les douanes.

Jusqu'au 1er juin prochain, il sera alloué à la sortie de 100 kil. de sucre mélis, en pains de moins de 7 kil., entièrement épuré et blanchi, une prime de 105 fr., et à la sortie de 100 kil. de mélasse, une prime de 12 fr. Tous autres produits du raffinage, c'est-à-dire les sucres candis, les lumps et les tapés, sont exclus du bénéfice de cette disposition transitoire.

Lorsque son effet aura cessé, il ne sera plus accordé à l'exportation des sucres raffinés que le remboursement des droits perçus à l'importation sur les sucres *bruts autres que blancs*, de provenance coloniale ou étrangère.

Ce remboursement, qui, ainsi que je l'expliquerai tout à l'heure, s'effectuera dans les proportions indiquées par le tableau joint à l'art. 2 de la loi, ne pourra être obtenu que lorsqu'on justifiera, par des quittances n'ayant pas plus de *six mois* de date, que les droits ont été acquittés pour des sucres de l'espèce *importés en droiture, par navires français, des pays hors d'Europe*. Ces conditions, imposées par la loi même, sont de rigueur, et ne comportent aucune exception.

Les seuls produits de raffinage appelés à jouir du bénéfice de la loi, sont :

1° Les *sucres mélis* ou *quatre cassons*, entièrement épurés et blanchis;

2° Le *sucre candi*, de nuance au moins jaune-paille;

3° Le *sucre lumps* et le sucre *tapé* de nuances blanches;

4° La *mélasse*.

Le sucre mélis ou quatre cassons est en pains au dessous de 7 kil.; il est plus concret et mieux cristallisé que le sucre fabriqué en gros pains (le lumps). C'est celui auquel la loi du 17 mai 1826 accordait une prime de 120 fr. La nouvelle loi voulant qu'il soit entièrement épuré et blanchi, j'appelle sur cette condition im-

portante l'attention particulière des employés.

Je l'appelle aussi d'une manière spéciale sur la restriction relative aux sucres candis. Les sucres de l'espèce, de nuances claires, jusques et compris le jaune-paille, jouiront seuls du bénéfice de la loi. Les autres sont exclus de toute prime.

Le *lumps* est un sucre raffiné qui n'a pas le même *degré de pur* que le mélis. Il est ordinairement en pains au dessus de 7 kil.; mais, ainsi que l'administration l'a fait remarquer dans d'autres occasions, on en fabrique aussi dans de petites formes. C'est donc à distinguer le plus ou le moins de pureté des sucres raffinés que les employés doivent particulièrement s'attacher. Le poids des pains n'est et ne peut être qu'un signe incertain de reconnaissance.

On appelle *sucres tapés*, des sucres raffinés réduits en poudre, et qui, après avoir été légèrement humectés, sont tassés dans des moules de petite dimension, jusqu'à ce qu'ils aient repris assez de consistance pour former des pains dont on augmente la solidité en les faisant passer à l'étuve.

Ces sucres, de même que les lumps dont je viens de parler, ne jouiront de la prime qu'autant qu'ils seront de nuances blanches. Ainsi, tout sucre qui, n'étant pas suffisamment purgé de sirop, conserverait une teinte jaunâtre, et présenterait des taches à la surface des pains, n'aura droit à aucune prime.

Rien n'est changé à ce qui avait été précédemment prescrit touchant les mélasses. On n'admettra par conséquent, comme par le passé, au bénéfice de la prime, que les mélasses provenant du sucre de cannes et dont la consistance marquera au moins 40 degrés à l'aréomètre de Beaumé.

Ainsi que je l'ai dit plus haut, la prime accordée à l'exportation des sucres raffinés, n'est, dans le système de la nouvelle loi, que le simple remboursement des droits perçus à l'entrée sur les sucres bruts autres que blancs, de toute origine, importés en droiture, par navires français, des pays hors d'Europe.

La restitution s'effectuera dans la proportion du rendement fixé par la loi pour chaque espèce de produit raffiné, obtenu du quintal de matière brute, c'est-à-dire sur le pied de 70 kil. pour les sucres mélis ou quatre cassons et les sucres candis; et 73 kil. pour les sucres lumps et les sucres tapés.

Je joins ici un tableau approuvé par le ministre et présentant, en regard de chacune des différentes quotités de droits, le montant de la somme qui sera restituée comme prime, par chaque 100 kil. de sucre raffiné exporté, selon l'espèce. Ce tableau, en simplifiant les calculs, rendra plus facile l'application de la loi. Il est destiné à servir de guide aux employés, et à faciliter la tenue des comptes qui seront ouverts à l'administration centrale même, à vue des quittances produites par les exportateurs, pour justifier de l'acquittement des droits sur la matière première.

Voici, quant à ce point, et pour assurer la régularité des opérations, les dispositions que j'ai arrêtées :

Tout individu qui déclarera pour l'exportation des sucres raffinés, sous réserve de la prime de la sortie, sera tenu de déposer en douane, à l'appui de sa déclaration, les acquits des droits payés sur la matière brute employée à leur fabrication.

Les receveurs s'assureront que ces acquits sont de tous points réguliers, et que le sucre, matière qui s'y rapporte, représente proportionnellement les quantités de sucres raffinés déclarées.

En échange de ces acquits, il sera remis aux déclarans un récépissé qui leur servira de titre quand, le montant des acquits n'étant pas épuisé par la première exportation, ils voudront en appliquer le solde à d'autres.

Dans le cas où une seconde exportation n'absorberait pas la quantité de sucre matière formant l'objet de l'acquit de paiement déposé, le récépissé représenté serait retiré et annulé, et il en serait délivré un autre qui, rappelant la totalité des imputations faites, présenterait le nouveau solde disponible.

Les déclarations indiqueront, dans les termes mêmes employés par la loi, l'espèce et la quantité des produits exportés; elles préciseront la quotité de la prime demandée; et elles ne seront reçues que jusqu'à concurrence des quantités de sucre matière, dont l'acquittement des droits aura été justifié.

Enfin, il sera de même fait usage exclusivement, dans le libellé des expéditions de sortie, des seules dénominations employées par la loi, pour désigner les produits du raffinage admis à jouir de la prime. Ces expéditions rappelleront

le numéro et la date des acquits déposés.

Il est entendu qu'on s'assurera toujours avec le plus grand soin de l'exactitude des déclarations, et qu'en cas de différences dans l'espèce, la qualité ou le poids des produits présentés, on procédera contre les déclarans de la manière et dans les formes prescrites par la circulaire du 5 février 1827.

Je passe à l'art. 3, d'après lequel la bonification dont le commerce jouit aujourd'hui, à titre de tare, jusqu'à concurrence de 4 pour cent, pour le poids des papiers et ficelles servant d'enveloppes aux pains de sucre, est réduite et limitée à 2 pour cent.

Cette disposition, qui modifie celle résultant de l'art. 7 de la loi du 27 juillet 1832, doit être rendue en ce sens, que les employés n'auront plus à vérifier dans quelle proportion le poids des enveloppes s'éloigne ou s'approche du poids effectif des sucres. Le commerce sera libre de donner à ses enveloppes tel poids qu'il jugera convenable : nulle restriction ni condition ne lui est plus imposée à cet égard.

Mais on devra, par cela même, reconnaître et constater avec plus de soin que jamais le poids des sucres, défalcation faite de toute enveloppe, puisque c'est sur ce poids, augmenté de 2 pour cent, et qui constituera ce qu'on peut appeler *le poids net légal*, que la prime sera liquidée et payée. On devra donc procéder avec une attention toute particulière, à la vérification du poids effectif des sucres, soit en exigeant la mise à nu de la totalité des pains, soit en constatant le poids des enveloppes par une série d'épreuves faites sur un certain nombre de pains désignés à cet effet, chaque fois, par le chef du service de la localité.

Pour terminer les instructions relatives à l'exécution de la loi, il me reste à faire remarquer, qu'aux termes de son article 4, toutes les dispositions antérieures qui ne sont pas contraires aux nouvelles prescriptions, se trouvant maintenues, on devra continuer, comme par le passé, d'exiger, pour la reconnaissance de la qualité des sucres raffinés exportés, et la vérification des titres de fabrication, l'intervention du jury spécial, créé par l'article 5 de la loi du 27 mars 1817, et dont les attributions ont été déterminées tant par cette même loi que par l'art. 8 de la loi du 27 juillet 1822, et l'art. 3 de l'ordonnance du 15 janvier 1823.

Le maître des requêtes, directeur de l'administration.

Signé : Th^re^ Gréterin.

TABLEAU *des sommes à rembourser à titre de primes à la sortie des sucres raffinés, d'après les droits d'entrée établis par la loi du* 26 *avril* 1833, *sur les sucres bruts autres que blancs, importés des pays hors d'Europe, par navires français, et les proportions du rendement déterminées par cette même loi.*

SUCRE BRUT DÉSIGNÉ PAR LES QUITTANCES.		Droit d'entrée décime compris.		Primes par 100 kil. sur les mélis ou quatre cassons et les candis.		Primes par 100 kil. sur les lumps et les tapés.	
		f.	c.	fr.	c.	fr.	c.
Français	de Bourbon.	42	35	60	50	58	01
	des Antilles, de la Guyane;	49	50	70	70	67	80
	de l'Inde.	88	»	125	70	120	54
	d'ailleurs hors d'Europe.	93	50	133	57	128	08

Approuvé pour l'exécution de la loi du 26 avril 1833.

Paris, le 28 avril 1833.

Le ministre secrétaire d'État au département des finances.

Signé : HUMANN.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

8e SECTION.

TRANSIT ET ENTREPOTS.

Un des signes les plus certains de la protection que les gouvernemens accordent au commerce est dans la multiplicité des entrepôts. L'Angleterre et la Hollande sont les premières puissances qui aient compris les avantages attachés à ces concessions.

Les fameux Docks de Londres sont autant d'entrepôts où les navires de toutes les parties du monde viennent déposer leurs cargaisons, sans être tenus à aucun droit et avec la facilité de les réexpédier pour tous les pays. A l'instar de la capitale, les principales villes maritimes de la Grande-Bretagne ont créé des entrepôts qui jouissent des mêmes immunités. C'est en partie à cette mesure, à laquelle chaque cité peut participer, que l'Angleterre doit l'extension de son prodigieux commerce.

La Hollande, qui peut être considérée comme un immense entrepôt, ne perçoit aucun droit sur les marchandises à leur arrivée dans ses ports, et le commerce y jouit d'une liberté illimitée. Il y a lieu de croire qu'elle tendra sans cesse à la supression absolue des droits de douane sur les objets manufacturés étrangers, droits qui n'auraient été créés que dans la vue de favoriser les établissemens de la Belgique pendant le temps qu'a duré l'union de ce royaume avec la Hollande.

La France a vu long-temps avec indifférence les sages mesures des Etats voisins. Le système des entrepôts, après avoir été vainement désiré, ne s'est fondé qu'avec de grandes difficultés, et encore l'avait-on embarrassé de règlemens si nombreux et si restrictifs qu'on semblait repousser le commerce étranger plutôt que l'attirer. De nouvelles lumières et d'heureuses expériences ont établi le transit et les entrepôts sur une base plus large, et conséquemment plus favorable au commerce.

Nous croyons devoir donner avec le texte de la loi du 9 février 1832, qui règle ces objets si importans, la circulaire du directeur-général des douanes, destinée à l'expliquer et à prévenir les embarras de détails qui pourraient se rencontrer dans son application.

LOI (1) DU 9 FÉVRIER 1832,

SUR LE TRANSIT ET LES ENTREPOTS.

TITRE PREMIER.

TRANSIT.

§ Ier. *Transit des Marchandises non prohibées.*

Art. 1er. Toutes les marchandises, matières ou objets fabriqués, passibles de droits à l'entrée du royaume, à l'exception de celles qui sont désignées par le tableau n° 1, pourront, aux conditions prescrites par la présente loi et par celles des 17 décembre 1814, 21 avril 1818, 27 juillet 1822 et 17 mai 1826, être expédiées en transit de tous les ports d'entrepôt réel, pour resortir par les bureaux de la frontière indiqués au tableau n° 2.

Art. 2. Toutes les marchandises non prohibées que n'exclut pas le tableau n° 1 pourront être expédiées en transit, sous les mêmes conditions, de l'un à l'autre des bureaux de la frontière de terre indiqués par le tableau n° 2. Elles pourront également, mais à l'exclusion de celles que comprend l'art 22 de la loi du 28 avril 1816 (2), être expédiées en transit de ses bureaux sur les ports d'entrepôt réel.

§ II. *Transit des Objets prohibés.*

Art. 3. Les marchandises prohibées à l'entrée, sauf celles que comprend le tableau n° 1, pourront transiter en entrant par l'un des ports ou bureaux marqués d'un ou de deux astérisques au tableau n° 2, ou par l'un des ports d'entrepôt spécialement désignés par l'article 17 de la présente loi, pour resortir par l'un desdits ports ou bureaux, si elles arrivent par terre, et seulement par ceux de ces mêmes bureaux marqués d'un double astérisque, si elles arrivent par mer.

Art. 4. Ce transit sera soumis aux conditions générales déterminées par la loi du 17 décembre 1814, et de plus aux conditions suivantes :

Les marchandises devront être portées sous leur véritable dénomination, par *nature, espèce* et *qualité*, soit au manifeste, si elles arrivent par mer, soit en la déclaration sommaire prescrite par la loi du 4 germinal an II (titre II, art. 9), si elles arrivent par terre ; et, de plus, elles devront être déclarées en détail, et à la fois, par espèce, qualité, nombre, mesure, poids brut et net, et valeur, aux termes de la loi du 4 germinal an II (titre II, article 4).

Tous les colis portés aux manifestes ou déclarations devront être présentés à la visite, et, en cas de déficit, le signataire du manifeste ou de la déclaration sera condamné à une amende de 1000 francs par colis manquant, pour sûreté de laquelle le bâtiment, ou la voiture et l'attelage, servant au transport, seront retenus, à

(1) Voyez ci-après, la *Circulaire des douanes, du* 13 *février* 1832.

(2) Art. 22. *Loi du* 28 *avril* 1816. (Douanes.)

A l'égard des marchandises ci-après : sucres bruts et terrés, café, cacao, indigo, thé, poivre et piment, girofle, cannelle et cassia lignea, muscade et macis, cochenille et orseille, rocou, bois exotiques de teinture et d'ébénisterie, cotons en laines, gommes et résines autres que d'Europe, ivoire, caret et nacre de perle, nankin, des Indes, elles doivent être importées exclusivement et sans exception de petites quantités par les seuls ports d'entrepôt, et sur des bâtimens de 60 tonneaux au moins pour l'Océan, et de 40 au moins pour la Méditerranée.

Cependant le port de Bayonne conservera la faculté de recevoir, sur des bâtimens de 25 tonneaux et au-dessus, les marchandises des espèces désignées, lorsqu'elles proviendront des ports situés entre Bayonne et le cap Ortegal.

moins que le montant de l'amende ne soit immédiatement consigné, ou qu'il ne soit fourni bonne et suffisante caution.

Si la vérification fait découvrir un ou plusieurs colis en excédant du nombre déclaré, ou si les marchandises ont été faussement déclarées, quant à l'espèce ou à la qualité, lesdits colis et marchandises seront confisqués avec une amende du triple de la valeur.

Si la différence porte sur le nombre, la mesure ou le poids, le signataire de la déclaration sera condamné à une amende du triple de la valeur réelle des quantités qui formeront excédant, ou de la valeur des quantités manquantes, établie sur celle des marchandises reconnues à la vérification. Toutefois, l'amende sera réduite à la simple valeur, si l'excédant ou le déficit n'excède pas le vingtième du nombre, de la mesure ou du poids déclarés.

Si la douane juge que la valeur des marchandises n'a pas été déclarée à son véritable taux, elle pourra d'office en assigner une plus exacte, sauf, si l'expéditeur conteste, à recourir aux commissaires experts institués par l'article 19 de la loi du 27 juillet 1822.

Art. 5. Lorsque lesdites marchandises (et notamment les fils et tissus) seront présentées en *colis pressés*, et fortement comprimées, la vérification s'en opérera de la manière suivante : les objets seront retirés de leurs emballages et mis à nus sans être dégagés du lien servant à les réunir, et qui devra les laisser assez à découvert pour qu'on en puisse reconnaître l'espèce, la qualité et le nombre, sans déploiement ou aunage des fils et tissus.

Ce colis intérieur, dont les dimensions en tous sens et le poids net, comprenant les planchettes, cartons, toiles ou papiers retenus sous la première ligature et la ligature elle-même, devront être énoncés dans la déclaration en même temps que les indications exigées par l'article précédent, sera, après vérification, décrit avec tous ses signes de reconnaissance dans l'acquit-à-caution.

Ledit colis, ainsi mis à nu, sera assujetti au plombage par la douane, qui pourra, de plus, y apposer son cachet. Il sera ensuite replacé dans les emballages, qui seront également ficelés et plombés.

Le mode de vérification à l'entrée ci-dessus déterminé sera suivi pour la contre-visite à la douane de sortie.

Toutefois, en cas d'indice de fraude, la douane pourra, tant à l'entrée qu'à la sortie, exiger la rupture des liens et se livrer à une vérification approfondie.

Art. 6. Si l'acquit-à-caution n'est pas dûment déchargé en temps utile par le bureau désigné, le soumissionnaire sera contraint au paiement : 1° de la valeur des marchandises telle qu'elle aura été indiquée dans l'acquit-à-caution; 2° et, en outre, d'une amende égale au triple de la valeur.

Art. 7. Si le bureau de sortie reconnaît qu'il y a eu soustraction d'une partie des marchandises décrites en l'acquit-à-caution, il ne donnera décharge que pour ce qui aura été réellement réexporté, et le conducteur sera personnellement condamné à une amende égale à la valeur des moyens de transport, chevaux et voitures, lesquels seront retenus pour sûreté de ladite amende, si elle n'est immédiatement consignée, ou s'il n'est fourni bonne et suffisante caution.

Si aux marchandises décrites il en a été substitué d'autres, celles-ci seront confisquées, et le conducteur sera également passible de l'amende déterminée par le présent article.

L'amende à prononcer dans les deux cas ci-dessus sera indépendante des poursuites à exercer contre le soumissionnaire de l'acquit-à-caution, en vertu de l'article précédent, pour ce qui n'aura pas été réellement réexporté.

Art. 8. Les peines déterminées par les articles 6 et 7 ci-dessus seront appliquées, quelles que soient les marchandises présentées au bureau de sortie, et dans le cas même où elles ne différeraient pas de celles désignées dans l'acquit-à-caution, si, lorsque les marchandises auront été vérifiées, scellées et plombées d'après le mode autorisé par l'art. 5 de la présente loi, les plombs et cachets apposés sur le colis intérieur sont reconnus avoir été levés ou altérés.

Art. 9. Les expéditions des marchandises prohibées ne pourront avoir lieu des frontières sur les ports désignés qu'après que le commerce, dans lesdits ports, aura satisfait aux conditions imposées par l'art. 17 de la présente loi, sans que, provisoirement, l'entrepôt spécial puisse être remplacé, soit par l'entrepôt ordinaire, soit par des magasins particuliers sous la clé des douanes.

Art. 10. Les marchandises prohibées arrivant par mer à destination du transit, si elles ne sont immédiatement rechargées pour le transport par l'intérieur, seront mises dans l'entrepôt spécial, où elles ne pourront séjourner que pendant un mois, en restant d'ailleurs sous balle, sauf le cas de nécessité de bénéficiement pour cause d'avarie : passé ce délai, elles seront placées sous le régime de l'entrepôt, et ne pourront être réexportées que par mer.

Dans les ports de Calais et de Boulogne, ouverts au transit du prohibé, sans faculté d'entrepôt, par l'art. 3 de la présente loi, les marchandises arrivant par mer ou par terre, lorsqu'elles ne pourront suivre immédiatement leur destination, seront déposées dans les magasins et sous la clé de la douane, sans que la durée de ce dépôt provisoire puisse excéder un mois. Ce délai expiré, les dispositions de l'art. 14 de la loi du 17 mai 1826 leur seront appliquées (1).

§ III. *Dispositions communes aux Marchandises prohibées et autres.*

Art. 11. Des ordonnances du roi pourront arrêter et modifier successivement la liste des marchandises fabriquées qui ne devront être admises au transit que lorsqu'elles seront présentées dans des colis en bon état, dont elles désigneront l'espèce et le volume, selon la nature des objets et les habitudes du commerce.

Elles désigneront aussi les marchandises de toute sorte, dont l'identité devra être plus spécialement garantie par le prélèvement d'échantillons qui seront mis en des boîtes séparées, que l'on scellera des plombs de la douane, et que le conducteur de la marchandise sera tenu de produire au bureau de sortie.

Art. 12. Le conducteur des marchandises expédiées en transit devra les présenter au bureau des douanes de seconde ligne, par lequel il entrera sur le territoire des deux myriamètres frontières, ou en sortira pour faire viser l'acquit-à-caution après que les employés auront reconnu que le chargement est intact, ainsi que les enveloppes des colis, les cordes et les plombs.

Dans le cas seulement où il y aurait déficit ou altération des colis, des cordes ou des plombs, les préposés des douanes pourront procéder à la visite complète, et constater les soustractions ou substitutions qui auraient eu lieu.

Si le conducteur ne satisfait pas à cette obligation et s'il a dépassé le bureau sans avoir requis et obtenu le visa de la douane, il sera passible, solidairement avec le soumissionnaire de l'acquit-à-caution, d'une amende de 500 fr.

L'article 10 de la loi du 17 décembre 1814 est abrogé.

Art. 13. Les marchandises destinées au transit ne pourront être présentées en douane que séparément, par espèce et qualité, suivant les distinctions du tarif, de manière qu'une espèce forme seule le contenu d'un colis, à moins que, dans l'intérieur des caisses, il n'y ait des compartimens pour séparer les marchandises d'espèces ou de qualités différentes, ou que, dans les autres colis, chacune de ces marchandises n'ait un emballage particulier.

Art. 14. Les colis renfermant des fabrications prohibées ou autres seront vérifiés et plombés, ainsi qu'il est voulu par l'article 31 de la loi du 21 avril 1818, sauf le cas prévu par l'article 5 de la présente loi.

Art. 15. Le droit de transit sera uniformément de 25 cent. par 100 kil. bruts, mais sans addition du second emballage ; ou 15 cent. par 100 fr. de valeur, au choix du déclarant.

Art. 16. Les articles 32 et 33 de la loi du 21 avril 1818 sont abrogés.

TITRE II.

ENTREPOTS.

§ Ier. *Entrepôts des Marchandises prohibées.*

Art. 17. L'entrepôt des marchandises prohibées de toute espèce est autorisé dans les ports de Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes, le Havre et Dunkerque, après que le commerce aura fait disposer, à la satisfaction du gouvernement, dans le bâtiment

(1) Voyez le texte de cet article.

de l'entrepôt réel qui se trouve sous la garde permanente des préposés, et non ailleurs, des magasins spéciaux absolument isolés de ceux où se trouvent les marchandises passibles de droits, et qui seront, comme l'entrée principale de l'entrepôt, fermés à deux clés, dont l'une restera entre les mains du délégué du commerce, et l'autre entre les mains du receveur des douanes.

Le gouvernement pourra exiger successivement, dans les ports où l'entrepôt des objets prohibés acquerrait assez d'importance pour rendre nécessaire un service spécial, que ledit entrepôt soit établi dans un local séparé, n'ayant d'ouverture que sur les quais, et offrant toutes les dispositions de sûreté que les ordonnances du roi détermineront.

Art. 18. Les marchandises prohibées ne pourront arriver dans lesdits ports, soit pour être mises en entrepôt, soit pour être expédiées en transit, que par navires de cent tonneaux ou plus; à Bayonne seulement les navires de quarante tonneaux seront admis.

Art. 19. Le manifeste et la déclaration en détail des marchandises prohibées destinées pour l'entrepôt seront fait comme il est déterminé par l'art. 4 de la présente, aux mêmes conditions et sous les mêmes peines.

Art. 20. Les marchandises prohibées reçues en entrepôt devront être réexportées par mer, sauf le cas prévu par l'art. 10 de la présente loi.

Les colis qui les renferment ne pourront être divisés.

La durée et l'apurement définitif de l'entrepôt du prohibé se régleront d'après l'art. 14 de la loi du 17 mai 1826.

Art. 21. La réexportation par mer des marchandises prohibées admises dans l'entrepôt ne sera plus assujettie qu'aux formalités prescrites par les articles 61 et 62 de la loi du 21 avril 1818.

Le port de Bayonne est ajouté à ceux que ce dernier article désigne.

L'article 78 de la loi du 8 floréal an XI est abrogé en ce qu'il a de contraire à cette disposition (1).

Art. 22. Lorsque, dans les ports non désignés par l'article 17 de la présente loi, des marchandises prohibées, inscrites au manifeste, seront accidentellement importées, on observera à leur égard les règles ci-après :

DANS LES PORTS D'ENTREPOT RÉEL.

Bâtimens de cent tonneaux et au-dessus.

1° Si le bâtiment est de cent tonneaux et au-dessus, si les marchandises prohibées chargées à bord sont portées au manifeste sous leur véritable dénomination, par *nature*, *espèce* et *qualité*, et si elles n'excèdent pas le dixième de la valeur du chargement, elles seront mises en dépôt sous la seule clé de la douane, à charge par le capitaine ou le consignataire de les réexporter dans le délai de quatre mois.

2° Si, n'excédant pas le dixième, elles ne sont indiquées au manifeste que par *nature*, elles devront être déposées en douane, pour être réexportées par le même navire, s'il retourne à l'étranger, ou, s'il n'y retourne pas, par le premier bâtiment du tonnage requis, sortant du port, et ce, dans un délai qui ne pourra excéder un mois.

Bâtimens au-dessous de cent tonneaux.

3° La disposition n° 2 sera appliquée aux bâtimens au-dessous de cent tonneaux qui auront moins du dixième de leur chargement en marchandises prohibées, même lorsque ces marchandises auront été portées au manifeste par *nature*, *espèce* et *qualité*.

Bâtimens de tout tonnage.

4° Quel que soit le tonnage du navire et de quelque manière que les marchandises prohibées aient été déclarées, si elles excèdent le dixième, le bâtiment sera contraint à reprendre la mer immédiatement et sans avoir fait aucune opération.

(1) Voyez la Circulaire ci-après, page 456.

DANS LES PORTS OU IL N'Y A PAS D'ENTREPÔT.

5° La disposition qui précède (n° 4) sera appliquée, sauf le cas de relâche forcée valablement établi, aux bâtimens de tout tonnage, et quelle que soit la proportion des marchandises prohibées qu'ils auront à bord.

Art. 23. Dans tous les cas prévus par l'article précédent, le capitaine ou conducteur d'un navire au-dessous de cent tonneaux qui sera entré dans un port quelconque avec des marchandises prohibées, sauf le cas de relâche forcée valablement établi, sera passible d'une amende de 1000 fr., pour sûreté de laquelle ledit navire et toute sa cargaison pourront être retenus.

Art. 24. Dans les cas où l'article 22 de la présente loi autorise le dépôt, il y aura lieu à la perception d'un droit de magasinage de 1 pour 100 de la valeur des marchandises; et si lesdites marchandises ne sont pas réexportées ainsi qu'il est prescrit, il en sera disposé conformément à l'article 14 de la loi du 17 mai 1826.

L'article 15 de ladite loi est abrogé (1).

§ II. *Dispositions générales relatives à tous les entrepôts.*

Art. 25. Les marchandises non prohibées admissibles au transit pourront être expédiées d'un entrepôt sur l'autre par la voie de terre, sous les conditions et garanties du transit, mais en franchise de tous droits. Les marchandises prohibées, également admissibles au transit, ne pourront être expédiées sous les mêmes conditions que d'un entrepôt spécial du prohibé sur l'autre.

§ III. *Dispositions spéciales à quelques entrepôts.*

ARLES.

Art. 26. Les marchandises étrangères non prohibées pourront être mises en entrepôt réel dans le port d'Arles, sous les conditions exprimées en l'article 24 de la loi du 28 avril 1816 (2). Dans aucun cas, ces marchandises ne pourront être réexportées par mer.

PORT-VENDRE.

Art. 27. L'entrepôt spécial accordé à Port-Vendre par l'article 11 de la loi du 27 mars 1817 sera, aux mêmes conditions que celles exprimées en l'article 24 de la loi du 28 avril 1816, converti en un entrepôt réel ouvert à toutes les marchandises non prohibées.

LYON.

Art. 28. Tous les ports d'entrepôt réel pourront expédier sur l'entrepôt spécial de Lyon les marchandises que cet entrepôt est autorisé à recevoir, soit pour la consommation, soit pour la réexportation en transit.

STRASBOURG.

Art. 29. Les articles 61 de la loi du 21 avril 1818 et 14 de la loi du 17 mai 1826 seront appliqués à l'entrepôt de Strasbourg.

Art. 30. Toutes les marchandises que désigne l'article 2 de la présente loi comme admissibles au transit d'un bureau à l'autre des frontières de terre pourront être

(1) Art. 15. Les marchandises prohibées portées au manifeste sous leur véritable dénomination *par nature, espèce* et *qualité*, lorsqu'elles ne forment pas le dixième du chargement, pourront être reçues en dépôt sous la seule clef de la douane, à charge, par le capitaine ou consignataire, de les réexporter dans un délai de quatre mois, passé lequel il en sera disposé ainsi qu'il est réglé par l'article précédent.

(2) Voyez ci-après la Circulaire, page 456.

reçues à l'entrepôt réel de Strasbourg, mais sous les conditions que ce même article prescrit à l'égard des réexportations, et sans pouvoir mettre à la consommation celles desdites marchandises que comprend l'article 22 de la loi du 28 avril 1816.

Art. 31. Les marchandises que comprend le tableau ci-annexé sous le n° 3 pourront être admises à l'entrepôt réel de Strasbourg lorsqu'elles arriveront par le Rhin et la rivière d'Ill, et que celles desdites marchandises qui proviennent des pays d'outre-mer, ou des contrées riveraines du Rhin au-dessous de Mayence, auront été chargées dans ce dernier port ou en aval.

Elles pourront être réexpédiées en transit par tous les points, à l'exception: 1° des articles que désigne l'article 22 de la loi du 28 avril 1816; 2° des sucres raffinés et des tabacs, lesquels ne pourront ressortir que par le Rhin ou par le canal aboutissant à Huningue, et ne pourront, dans aucun cas, être déclarés pour la consommation intérieure.

Les bâtimens qui entreront dans l'Ill par la Wantzenau pour conduire lesdites marchandises, soit à l'entrepôt de Strasbourg, soit directement à Huningue, et ceux qui chargeront à l'entrepôt pour la réexportation, pourront, s'ils ont des magasins à parois solides, et entièrement séparés des chambres et autres endroits accessibles aux gens de l'équipage, n'être assujettis qu'au plombage des écoutilles, dont la douane assurera d'ailleurs la fermeture par tous les moyens qu'elle jugera nécessaires, ainsi que par l'escorte des préposés qu'elle pourra placer à bord.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'Etat.

TABLEAU N° 1.

Désignation des Marchandises exclues du transit en tous genres.

Animaux vivans. Viandes. Poissons. Tabac fabriqué ou autrement préparé. Drilles. Matériaux non emballés, notamment engrais, — marne et charrée, — plâtre, — ardoises, — briques, — tuiles, minerais de toutes sortes, — limaille. Graisses, sauf le suif et autres graisses à l'état concret. Huiles, sauf: 1° les huiles de palme concrètes; 2° les huiles d'olive, dont le transit est autorisé par l'article 12 de la loi du 17 mai 1826; 3° les huiles de colza, de navette, d'œillette, de pavot et de lin, qui, sous les conditions déterminées par cette même loi, pourront être importées par les bureaux de Wissembourg, Lauterbourg et Strasbourg, pour ressortir par ceux de Saint-Louis, Verrières de Joux et des Rousses. Fluides et liquides de toutes sortes, notamment boissons, — mélasses, — sirops, — sorbets, — confitures, — miel, sauf celui à l'état concret, — beurre, — médicamens, — produits chimiques, — couleurs, — teintures, — vernis, — bitumes. Fonte. Fer étiré (sauf celui qui sera soumis à un estampillage et aux précautions que l'administration pourra déterminer). Tresses et chapeaux de paille et d'autres végétaux. Sucre raffiné et confiseries (1). Voitures. Armes de guerre, balles de calibre et poudre à tirer (sauf les autorisations spéciales que le gouvernement pourra accorder). Sel marin, de saline ou sel gemme. Chicorée moulue.

TABLEAU N° 2.

Ports de mer et Bureaux des frontières de terre par lesquels peut s'effectuer le transit, tant à l'entrée qu'à la sortie, sauf celui des marchandises prohibées, qui est réservé aux seuls ports et bureaux marqués d'un ou de deux astériques, suivant les cas prévus en l'article 3.

* Dunkerque. * Calais. * Boulogne. Lille, par Halluin ou par Baisieux. Valenciennes ou Blancmisseron. ** Blancmisseron. Givet. Sedan, par Saint-Menges ou par Lachapelle. Thionville, par Roussi ou par Sierck. ** Sierck. ** Forbach. Sarreguemines. ** Lautherbourg et ** Wissembourg, à charge par le commerce de fournir les magasins et hangars nécessaires aux opérations du transit, et qui devront être agréés par le gouvernement. ** Strasbourg. Huningue, lorsque le canal sera livré à la navigation. ** Saint-Louis. Delle. ** Verrières de Joux. Jougne. ** Les Rousses.

(1) Sauf le cas prévu par l'article 31 de la présente loi.

** Bellegarde. ** Pont-de-Beauvoisin. Chapareillan. Saint-Laurent-du-Var. Bedous, par Urdos. * Béhobie. Ainhoa. Saint-Jean-Pied-de-Port, par Arnéguy. * Perpignan, par Perthus, seulement pour l'entrée. Perthus, — Bourg-Madame, — Port-Vendre, pour la sortie.

TABLEAU N° 3.

Marchandises admissibles à l'entrepôt de Strasbourg et au transit de la Wantzenau à Huningue, par suite des dispositions relatives à la navigation du Rhin.

Nota. Les marchandises marquées d'un astérisque sont celles que l'on doit assujettir au double plombage par colis, quand le plombage des écoutilles n'a pas lieu.

Celles marquées de deux astérisques doivent être présentées dans des caisses en bon état.

Poissons secs, salés et fumés. ** Tabac en carotte, haché, en cigares. Mélasse, avec indication du degré pris à l'aréomètre de Baumé. Huile de foie de Bergen.

(Voyez, pour les autres articles, la pièce jointe à la déclaration de M. le commissaire de France, concernant l'art. 11 du traité du 31 mars 1831.)

Nota. Le transit des poissons salés, de la mélasse et de l'huile de foie de Bergen, sera soumis aux conditions déterminées par l'article 12 de la loi du 17 mai 1826, c'est-à-dire au plâtrage des futailles, au prélèvement d'un échantillon et à la perception du droit d'entrée sur les manquans reconnus à la sortie. (V. la *Circulaire* ci-après).

Circulaire du 13 *février* 1831, *transmissive de la loi du* 9 *sur le transit et les entrepôts.*

La loi sur le transit et les entrepôts, présentée à la Chambre des députés le 20 août dernier, a été sanctionnée par le roi le 9 de ce mois.

Cette loi confirme, mais en y apportant d'importantes modifications, la majeure partie des dispositions de l'ordonnance du 29 avril 1831; elle en établit de nouvelles relatives aux entrepôts et à la navigation du Rhin.

L'extension que reçoit le transit est telle qu'on peut considérer comme établi en principe qu'il est accordé pour toutes les marchandises. Il n'y a en effet que deux exceptions à cet égard : l'une absolue, concernant un petit nombre d'objets exclus de tout transit (voir le tableau n° 1, placé à la suite de la loi); l'autre qui défend de faire transiter de terre à mer les productions coloniales dénommées en l'article 22 de la loi du 28 avril 1816.

Toutes les marchandises admises au transit peuvent, sauf cette dernière exception, être dirigées soit de mer à terre, soit réversiblement de terre à mer, ou de frontière de terre à frontière de terre.

Les ports d'entrepôt réel et les bureaux indiqués au tableau n° 2 sont ouverts au transit des marchandises tarifées.

A l'égard des marchandises prohibées, le nombre de ces ports est restreint.

Pour l'entrée, à huit, savoir : Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes, le Havre, Calais, Boulogne et Dunkerque; et celui des bureaux, à treize, qui sont marqués d'un ou de deux astérisques dans le même tableau (1).

Ces marchandises ne peuvent ressortir que par l'un desdits ports ou bureaux si elles arrivent par terre, et seulement par ceux de ces mêmes bureaux marqués de deux astérisques si elles arrivent par mer.

Le transit continue d'être soumis aux conditions générales prescrites par les lois des 17 décembre 1814, 21 avril 1818, 27 juillet 1822 et 17 mai 1826; mais celui des marchandises prohibées exigeait, indépendamment des restrictions d'entrée et de sortie dont je viens de parler, des mesures spéciales qui font l'objet des articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la loi. Je vais les rappeler; je signalerai ensuite les dispositions communes aux marchandises prohibées et autres.

(1) Dunkerque, compris au nombre des ports ouverts au transit du prohibé (art. 3 et 17 de la nouvelle loi) se trouve surabondamment indiqué au tableau placé à la suite de la loi sous le n° 2.

L'étendue donnée au transit du prohibé se trouve déterminée par l'art. 3, au moyen de l'indication des marchandises qui en sont exclues, et des ports et bureaux qui y sont ouverts.

Les autres articles précités l'assujettissent à des conditions particulières; elles s'expliquent par le grand préjudice qui résulterait pour notre industrie de l'abus de ce transit.

L'article 4 exige que les manifestes pour les importations par mer ainsi que les déclarations sommaires, dans les cas où il doit en être fourni pour les importations par terre, indiquent les marchandises prohibées par *nature, espèce* et *qualité*, et que la déclaration en détail les désigne à la fois, suivant qu'elles en sont susceptibles, par *espèce*, *qualité*, *nombre*, *mesure*, *poids brut*, *poids net* et *valeur*.

En cas de déficit dans le nombre des colis énoncés, soit aux manifestes, soit aux déclarations sommaires ou en détail, le même article veut que le capitaine, ou le déclarant, soit condamné à une amende de 1000 fr. par colis manquant, pour sûreté de laquelle le bâtiment, ou la voiture et l'attelage, servant au transport, seront retenus, à moins que le montant de l'amende ne soit immédiatement consigné, ou qu'il ne soit fourni bonne et suffisante caution.

Aux termes du même article, si la vérification fait découvrir un ou plusieurs colis au-delà du nombre déclaré, ou si la déclaration est reconnue fausse quant à l'espèce ou à la qualité des marchandises, les colis formant excédant ou les marchandises faussement déclarées seront confisqués avec amende du triple de la valeur.

Si des différences, en plus ou moins, sont constatées sur le nombre, la mesure ou le poids, la même amende est encourue, mais sans confiscation, et cette amende alors ne porte que sur les quantités manquantes ou en excédant; elle se réduit à la simple valeur à l'égard des différences qui n'excèdent pas le vingtième.

Ces dispositions rigoureuses, quoique tempérées par la graduation des peines, imposent aux déclarans l'obligation d'une complète exactitude en tous points.

Le même article, prévoyant le cas où la valeur des marchandises ne serait pas jugée par la douane avoir été déclarée à son véritable taux, porte qu'alors elle pourra d'office en assigner une plus exacte, sauf recours, en cas de contestation, aux commissaires-experts du gouvernement.

L'article 5 détermine, à l'égard des marchandises (et notamment des fils et tissus) qui, après avoir été fortement comprimées, seront présentées en *colis pressés*, un mode particulier de vérification dont le but est de les préserver de tout maniement qui pourrait les détériorer.

Il consiste dans l'inspection et en même temps, ce qui est bien entendu, dans la pesée des objets retirés de leurs emballages et mis à nu, mais sans être dégagés du lien servant à les réunir, et qui devra les laisser assez à découvert pour qu'on en puisse reconnaître l'espèce, la qualité et le nombre, sans déploiement des fils et tissus.

Indépendamment des indications exigées par l'art. 4, et, entres autres, du poids net qui, dans ce cas, comprendra les planchettes, les cartons, toiles ou papiers, retenus sous la première ligature et sous la ligature elle-même, la déclaration des expéditeurs qui voudront que la vérification s'opère conformément à ces dispositions énoncera les dimensions en tous sens des colis à nu.

Les colis dans cet état et reconnus avoir subi l'action de la presse de telle sorte que la compression des marchandises rende impossible, sans rupture des liens qui les retiennent, toute soustraction ou substitution, seront, après vérification, soumis au plombage avec apposition de cachets destinés à le garantir de toute altération ou à rendre ostensibles celles qui pourraient avoir lieu : ils seront immédiatement replacés dans les emballages, puis ficelés, plombés et pesés au brut.

L'acquit-à-caution, dans ce cas comme pour les autres expéditions, reproduira, d'après la déclaration et les résultats de la visite, les indications d'espèce, qualité, nombre, mesure, poids brut, poids net et valeur, et de plus les dimensions des colis à nu et tous autres signes de reconnaissance

La contre-visite à la sortie s'opérera pour ces colis comme à l'entrée.

Toutefois, en cas d'indice de fraude, la douane pourra, tant à l'entrée qu'à la sortie, exiger la rupture des liens, et se livrer à une vérification approfondie.

L'article 6 assujettit le soumissionnaire au paiement de la valeur des marchandises, et d'une amende égale au triple de cette valeur, si l'acquit-à-caution n'est pas, dans le délai fixé, dûment déchargé au bureau qu'il désigne.

L'article 7 traite des soustractions et substitutions qui y seraient constatées.

Au premier cas, la décharge de l'acquit-à-caution s'opère pour la partie de marchandise représentée, reconnue identique, et que l'on réexporte; au second, la marchandise substituée est confisquée : dans l'un et l'autre, le conducteur est passible personnellement d'une amende égale à la valeur des moyens de transport, et cela, indépendamment des poursuites à exercer contre le soumissionnaire de l'acquit-à-caution, en vertu de l'art. 6.

A l'égard des expéditions faites d'après le mode indiqué par l'article 5, l'article 8 veut que toutes les peines déterminées par les deux articles précédens soient encourues du moment que les plombs et cachets apposés sur le colis intérieur sont reconnus avoir été levés ou altérés.

Ainsi, dans ce cas, quelles que soient les marchandises présentées au bureau de sortie, et eussent-elles même tous les caractères de celles décrites aux acquits-à-caution, il y a présomption légale qu'elles ont été substituées, et on les traite comme telles : on conclut, en conséquence, à leur confiscation, et les poursuites de droit sont exercées contre le conducteur et le soumissionnaire.

L'article 9, qui subordonne l'expédition des marchandises prohibées sur les ports auxquels l'entrepôt spécial est accordé, à l'établissement de magasins appropriés à cet usage, ne présente qu'une disposition transitoire, devenue sans objet, puisque déjà le commerce a partout satisfait à cette condition.

L'article 10 prévoit le cas où les marchandises prohibées arrivant par mer pour être expédiées en transit ne recevraient pas immédiatement cette destination; alors elles seront mises en entrepôt spécial, mais pour un mois seulement, et à la charge de les y conserver sous balle, à moins que des avaries n'en exigent le bénéficiement. Passé ce délai, elles subiront le régime de cet entrepôt, qui ne permet de réexportation que par mer.

Dans les ports de Calais et de Boulogne, ouverts au transit du prohibé, bien qu'exclus de la faculté d'entrepôt, c'est dans les magasins et sous les clés de la douane que seront déposées les marchandises arrivées soit par terre, soit par mer, dont le transit ne se consommera pas immédiatement; mais ce dépôt, dont la durée ne doit pas excéder un mois, donnera lieu, ce délai expiré, à l'application des dispositions du deuxième paragraphe de l'art. 14 de la loi du 17 mai 1826. Il est entendu que la vente de ces marchandises ne pourra être faite qu'à charge de réexportatation.

Les dispositions des articles subséquens, jusqu'au seizième inclusivement, sont communes aux marchandises prohibées et autres.

On a jugé que la garantie qui résulte du bon état des colis devait être plus particulièrement exigée à l'égard de certaines fabrications, et l'art. 11 laisse au gouvernement le soin d'en arrêter et d'en modifier successivement la liste, par des ordonnances qui désigneront, suivant la nature des objets et les habitudes du commerce, l'espèce et le volume de ces colis.

Le même article veut qu'elles désignent aussi les marchandises de toutes sortes, dont le transit devra être accompagné d'échantillons mis dans des boîtes, que l'on scellera du plomb de la douane, et que le conducteur sera tenu de produire au bureau de sortie (1).

(1) Une circulaire manuscrite du 16 septembre a donné, pour faciliter l'exécution de cette mesure, à l'égard des tissus, les explications suivantes :

Les échantillons peuvent, avant le mballage, être prévelés sur chaque pièce au domicile même des envoyeurs étrangers. Ceux-ci doivent les fixer avec indication du numéro de la pièce à laquelle ils se rapportent, sur des cartes ou livrets, de manière qu'il ne reste aux employés qu'à s'assurer de la conformité de la pièce avec l'échantillon.

Ce prélèvement d'un échantillon par chaque pièce est, pour le commerce comme pour la douane, préférable à tout autre mode, car plusieurs pièces d'une même tissu offrent rarement ensemble une similitude parfaite, et ce n'est qu'autant que l'échantillon a été détaché de la pièce même avec laquelle on le confronte qu'on peut prévenir, aux bureaux de sortie, les difficultés résultant de quelque dissemblance.

Cependant, sur les instances de quelques expéditeurs, l'administration a consenti à ce que la douane n'exige, pour toutes les pièces qu'elle jugera ne différer entre

Une ordonnance, en date du 11 de ce mois (1), satisfait à ce double vœu.

Toutefois, le volume des colis n'y est pas déterminé. Il le serait ultérieurement, s'il était reconnu que le commerce présentât des caisses ou futailles de dimensions exagérées.

L'article 13 confirme la disposition qui a déjà prescrit de ne présenter en douane les marchandises destinées à un transit quelconque que séparément, par espèce et qualité, suivant les distinctions du tarif, de manière qu'une espèce forme seule le contenu d'un colis, à moins que dans l'intérieur des caisses il n'y ait des compartimens pour séparer les marchandises d'espèces et de qualités différentes, ou que, dans les autres colis, chacune de ces marchandises n'ait un emballage particulier.

On continuera à se conformer, pour l'application de cette règle, aux explications données par le 14e paraphe de la circulaire n° 390 (2).

D'après l'article 14, les colis qui renfermeront des fabrications prohibées ou autres seront, par application de l'art. 31 de la loi du 21 avril 1818, assujettis à un double plombage, après une exacte vérification, sauf le cas où le mode de procéder déterminé par l'art. 5 de la loi qui nous occupe serait applicable à ces marchandises.

Ainsi que l'indique le tableau n° 1, annexé à la loi, le transit des fers étirés est permis, sous la condition que chaque barre recevra l'empreinte d'un poinçon.

On énoncera dans l'acquit-à-caution si ces fers ont été étirés au marteau ou au laminoir, et on y indiquera le nombre des barres, leurs dimensions suivant les classifications du tarif, et le poids distinct par espèce.

D'après le même tableau, les huiles d'olive et celles de colza, de navette, d'œillette, de pavot et de lin, sont aussi admises au transit, et l'entrée ainsi que la sortie des premières peut avoir lieu par tous les bureaux ouverts à ces sortes d'expéditions; mais l'importation des autres ne devra s'effectuer que par les bureaux de Wissembourg, Lauterbourg et Strasbourg, pour ne ressortir que par ceux de Saint-Louis, Verrières-de-Joux et les Rousses (3). Toutes seront soumises aux conditions

elles ni quant à la qualité du tissu, ni quant au dessin, qu'un seul échantillon en regard duquel seront inscrits sur les cartes les numéros à lui comparer.

Mais lorsque, semblables en qualité, les pièces différeront quant aux dessins, ou qu'ayant le même dessin elles seront au contraire de qualités différentes, un échantillon devra toujours être prélevé sur chacune d'elles.

Afin de ne pas endommager la marchandise, les échantillons peuvent être restreints à la largeur de 6 à 7 centimètres, même quand il s'agira d'étoffes brodées, et quelle que soit l'étendue du dessin. Si les broderies sont tellement espacées que l'échantillon de cette dimension n'en puisse atteindre aucune partie, on le prélèvera sur le fond de l'étoffe, en annotant l'existence des broderies avec indication de leurs caractères les plus distinctifs.

Les tissus ne sont d'ailleurs assujétis à l'échantillon que s'ils sont en pièce (Ordonnance du 11 février 1832), ce qui ne doit s'entendre que de ceux sans division qui se vendent à l'aune, et non des mouchoirs, cravates, etc.

A l'égard de ces derniers, on supplée, autant que possible, à l'échantillon par une description plus détaillée; et quand il s'agit d'étoffes précieuses dont l'introduction frauduleuse est le plus à craindre, de cachemires de l'Inde, par exemple, il faut ne négliger aucune des indications propres à les faire reconnaître.

Ainsi, en pareil cas, l'acquit-à-caution doit exprimer, indépendamment des dimensions en tout sens des châles ou écharpes, la couleur du fond, la disposition et la nature des ornemens, tels que bordures seules, fleurs, bouquets, rosaces, palmes, ramages, etc., avec ou sans bordures.

(1) *Voyez* ci-après cette ordonnance.

(2) Ce paragraphe est ainsi conçu :

« La séparation par espèce et qualité ne s'entendra que des objets classés au tarif » sous des dénominations différentes, telles, par exemple, que la mercerie et la bimbeloterie. Ceux qui sont compris sous la même dénomination, quoique sujets à » des droits différens, comme les armes à feu et les armes blanches, les fils simples » ou retors, écrus, blanchis ou teints, etc., pourront se trouver dans le même colis, sauf la spécification qui en sera donnée par les acquits-à-caution. »

(3) Il a été reconnu sans inconvénient et conforme d'ailleurs aux vues qui ont dicté ces dispositions, que celles de ces huiles qu'on importera par Wissembourg et

déterminées par l'art. 12 de la loi du 17 mai 1826 ; c'est-à-dire au plâtrage des futailles, au prélèvement d'un échantillon pour la reconnaissance de l'identité, et à la perception du droit d'entrée sur les manquans reconnus à la sortie.

Suivant le tableau n° 3, cette dernière condition sera appliquée aux poissons salés, à la mélasse et à l'huile de foie de Bergen, admis à transiter en entrant par la Wantzenau.

Pour la mélasse et l'huile, on prélèvera des échantillons, et les futailles seront plâtrées ; de plus, on indiquera le degré de la mélasse pris à l'aréomètre de Baumé. Quant aux poissons, il est entendu qu'on les soumettra au plombage.

Jusqu'ici, le tabac en feuilles ne pouvait transiter que du Havre, Nantes, Bordeaux et Marseille, sur le seul bureau de Strasbourg et sous des conditions spéciales déterminées par une ordonnance du 17 juillet 1816 ; mais retranché, par voie d'amendement, du tableau n° 1, il jouira conséquemment, en vertu de la nouvelle loi, du transit en tous sens et sous les conditions communes aux autres marchandises prohibées.

La loi du 17 décembre 1814 avait soumis le transit qu'elle autorisait au droit de balance du commerce, et celle du 21 août 1818, en étendant cette faculté à certaines fabrications, en subordonnait la jouissance au paiement du vingtième du droit d'entrée.

Ces droits, que l'ordonnance du 29 avril avait déjà rendus uniformes et réduits à cinquante centimes par 100 kil. bruts, ou 25 centimes par 100 francs de la valeur, la nouvelle loi, dans la vue de favoriser davantage ces sortes d'expéditions, en opère encore la réduction : elle les fixe définitivement, par son article 15, à 25 c. par 100 kil. du poids reconnu avant l'apposition du second emballage, lorsqu'il en est exigé un, ou à 15 centimes par 100 francs de valeur, au choix du déclarant.

L'article 10 de la loi du 17 décembre 1814 avait assujetti l'acquit-à-caution de transit dans l'intérieur à un visa qui devait être apposé par les employés des contributions indirectes, et à défaut duquel on ne pouvait faire sortir les marchandises du royaume qu'en payant les droits d'entrée ; mais l'expérience ayant fait reconnaître qu'une telle formalité avait pour le commerce des inconvéniens qu'aucun avantage réel ne pouvait balancer, elle a été attribuée, par une ordonnance du 3 juillet 1816, au bureau des douanes de seconde ligne par lequel les marchandises passent en arrivant de l'intérieur dans le rayon frontière.

Il sera bon que les directeurs appellent l'attention du commerce sur l'obligation du visa en question, dont l'omission compromettrait le soumissionnaire aussi bien que le conducteur, et sur la nécessité qui résulte de cette disposition ainsi que des réglemens généraux, de ne jamais traverser le rayon soumis à la police des douanes avec la marchandise, sans qu'elle soit accompagnée de l'acquit-à-caution.

L'article 16 abroge les art. 32 et 33 de la loi du 21 avril 1818, dont l'ordonnance du 29 avril dernier avait déjà suspendu l'application.

Le premier de ces articles fixait le droit de transit au vingtième des droits d'entrée, et l'on a vu que ce droit est réduit, par l'art. 15, à une taxe uniforme de 25 c. par 100 kilogrammes bruts, ou 15 c. par 100 fr. de valeur.

Le second interdisait l'entrepôt, soit à l'arrivée, soit au départ, pour les marchandises admises à transiter par les frontières de terre ; mais on l'avait déjà, quant au départ, modifié par la loi du 17 mai 1826, qui admet (art. 13) ces marchandises dans des entrepôts réels. Aujourd'hui qu'il a cessé également d'être applicable à l'arrivée, il en résulte que celles de ces mêmes marchandises qui sont reçues à l'entrepôt de Strasbourg peuvent en être extraites pour le transit.

Il est de l'essence du transit de s'opérer autant que possible sans intermission. Les délais pour conduire les marchandises du bureau d'entrée à celui de sortie, devront donc continuer à être limités suivant ce qu'exigent réellement les distances, les saisons et le mode de transport, eu égard à la durée des stations forcées que le commerce peut avoir à subir.

Mais c'est surtout en ce qui touche le transit des marchandises prohibées que la limitation exacte des délais est importante, et la formule même de l'acquit-à-caution, n° 49 *bis*, mentionnera, dans un avis imprimé, qu'aucune prolongation ne

Lauterboug puissent en outre resortir par Strasbourg. Ainsi la douane accédera aux demandes qui seraient faites dans cet objet.

sera accordée, hors le cas de force majeure régulièrement justifié par procès-verbal d'un juge ou officier public, la douane aura soin d'en avertir le commerce.

Elle le préviendra également qu'une demande tendant à faire changer le bureau de sortie ne sera pas accueillie quand il s'agira de marchandises prohibées. Selon le vœu de l'article 6, la réexportation devra toujours s'en effectuer par le bureau que l'acquit-à-caution aura désigné.

Toutefois, il y aurait exception à cette règle, s'il arrivait qu'un navire attendu dans un port pour l'embarquement d'une marchandise expédiée de la frontière se rendît dans un autre port. Sur justification de la réalité du fait, l'administration autoriserait le changement devenu nécessaire.

Les dispositions qui suivent concernent les entrepôts.

Celui des marchandises prohibées est autorisé, par l'article 17, dans les ports de Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes, le Havre et Dunkerque, sous des conditions auxquelles le commerce, comme je l'ai dit plus haut, a déjà satisfait, au moins suffisamment pour les besoins actuels.

Ces marchandises, aux termes de l'article 18, ne pourront arriver dans ces ports à destination, soit de l'entrepôt, soit du transit, que par navires de 100 tonneaux ou plus; à Bayonne seulement, les navires de 40 tonneaux seront admis.

C'est aussi sur navires de 100 tonneaux et au-dessus que la loi du 8 floréal an XI, art. 78, veut que la réexportation du prohibé s'effectue; mais cette règle admet les modifications indiquées page 52 du Tarif officiel, et celle résultant d'une décision, ministérielle du 18 décembre 1828, qui, toutes les fois qu'il n'existera pas dans le port de Bayonne des bâtimens de 40 tonneaux, réduit à 25 le tonnage de ceux qu'on pourra employer.

Les dispositions de l'article 4, relatives aux manifestes et à la déclaration en détail des marchandises prohibées, présentées pour transiter immédiatement, sont étendues, par l'article 19, à celles qu'on destine pour l'entrepôt.

L'article 20 veut que les marchandises prohibées reçues en entrepôt, même celles admissibles au transit, mais qu'on n'a pas expédiées à cette destination dans le mois de leur arrivée, soient réexportées par mer, et que cette réexportation s'effetue sans division de colis.

Le même article rend les dispositions de l'article 14 de la loi du 17 mai 1826 applicables et à la durée et à l'apurement de l'entrepôt du prohibé.

Au termes de l'article 78 de la loi du 8 floréal an XI, les marchandises d'entrepôt, prohibées ou dont le droit excède 10 pour 100 de la valeur, étaient, pour leur réexportation à l'étranger, assujetties à des acquits à-caution qui devaient être déchargés par les agens du gouvernement français dans les ports de destination.

Les articles 61 et 62 de la loi du 21 avril 1818 ont substitué à cette mesure d'autres formalités, au moyen desquelles les expéditeurs peuvent être libérés de leurs engagemens dès la mise en mer des navires, mais seulement à l'égard des marchandises tarifées.

L'obligation de l'acquit-à-caution subsistait donc encore pour les marchandises prohibées réexportées d'entrepôt, et, par assimilation, celles réexportées par suite de transit se trouvaient assujetties à cette règle.

Aujourd'hui, l'article 21 de la loi du 8 février 1832 étend les dispositions des deux articles précités aux réexportations par mer des marchandises prohibées admises dans l'entrepôt. Il s'ensuit que désormais le transit de ces mêmes marchandises pourra aussi se consommer par la voie de la mer, sans qu'il soit besoin de substituer une nouvelle expédition à l'acquit-à-caution qui l'autorise : il suffira qu'on y constate l'embarquement et le départ pour l'étranger.

L'objet de l'article 62 de la loi de 21 avril 1818 est de déterminer le mode d'exécution des formalités prescrites par l'article 61 dans les ports de Bordeaux, Nantes et Rouen, situés sur des rivières affluentes à la mer.

Le même article 21 de la nouvelle loi ajoute à ces ports celui de Bayonne, et, par cette disposition, se trouve définitivement remplie une lacune qui n'avait pu l'être que provisoirement par décision administrative.

Comme l'entrée par mer des marchandises prohibées destinées à l'entrepôt ou au transit ne peut avoir lieu qu'autant qu'elles sont inscrites au manifeste par nature, espèce et qualité, et qu'elles arrivent par navires de 100 tonneaux et au-dessus, dans les seuls ports où elles peuvent recevoir l'une ou l'autre de ces destinations, il y avait à prévoir le cas où des importations irrégulières, mais préservées de la saisie

par l'article 4, titre V, de la loi du 22 août 1791, s'opéreraient, et tel est l'objet des articles 22, 23 et 24. Les dispositions en sont tellement précises qu'elles n'exigent aucune explication.

On remarquera au surplus qu'elles supposent toujours que les marchandises prohibées ont été déclarées sous leur propre dénomination et en temps utile, c'est-à-dire par le manifeste, qu'aux termes des articles 2 et 3, titre II, de la loi du 4 germinal an II, le capitaine arrivé dans les deux myriamètres de la côte est tenu d'exhiber aux préposés qui vont à son bord.

Dès ce moment, une copie de ce manifeste est remise à ces employés, s'ils le requièrent, et ils visent l'original. Par ce moyen, ce document, qui doit être confronté avec le résultat de la visite sans qu'il soit permis d'y rien ajouter ni retrancher, est mis à l'abri de toute altération.

Les employés peuvent, pour s'assurer si des marchandises prohibées ou autres n'ont pas été omises au manifeste, faire des recherches à bord; mais, d'après l'article 8 même titre de la loi précitée, ils ne doivent y procéder que lors de l'entrée de ces navires dans les ports, rades au rivières.

Toutefois, l'article 7 donne aux agens des douanes la faculté d'aller visiter *tous bâtimens* au-dessous de 100 tonneaux qu'ils surprendraient à l'ancre ou louvoyant dans les deux myriamètres des côtes de France, hors le cas de force majeure; et, aux termes de l'article 13 de la loi du 27 mars 1817, si ces bâtimens avaient à bord des marchandises prohibées, ils seraient, ainsi que ces marchandises, confisquées, avec condamnation solidaire des propriétaires et des capitaines en une amende égale à la valeur des objets, sans qu'elle puisse toutefois être au-dessous de 500 francs.

Ces peines sont encourues par le seul fait de l'existence des marchandises prohibées à bord de ces bâtimens, qu'elles soient ou non inscrites aux manifestes; mais, en pareil cas, il est essentiel d'établir par les procès-verbaux la présomption légale d'intention frauduleuse qui résulte de ce que les navires ont été trouvés, dans les deux myriamètres, à l'ancre, sans qu'il y eût nécessité, ou faisant une navigation que justifiait leur destination ni aucune force majeure; car c'est dans ce sens que le mot louvoyant a pu être employé dans les articles précités, et non sous son acception première, qui exprimerait la manœuvre d'un navire courant des bordées, pour n'être pas écarté, par un vent contraire, de la route qu'il doit tenir.

En effet, cette manœuvre, dont on en fait usage comme de tout autre mode de navigation, pour parvenir au terme du voyage, ne peut, par elle-même, constituer le navire en contravention. Le louvoiement ainsi entendu est licite de sa nature, et la loi ne saurait l'interdire.

C'est donc nécessairement sous une autre acception que le législateur a fait usage de cette expression, et il importe que la contravention qu'elle désigne ici soit toujours caractérisée, en cas de saisie, dans le sens que j'ai expliqué plus haut.

En vertu d'une décision ministérielle du 27 avril 1821, les marchandises dont le transit était permis, pouvaient, en franchise de tous droits, être expédiées par continuation d'entrepôt par terre, sous les formalités et les peines édictées pour le transit même.

Cette faculté est consacrée, sous les mêmes garanties, par l'article 25, et elle s'étend à toutes les marchandises maintenant admissibles au transit, même à celles qui sont prohibées, lesquelles toutefois ne peuvent être dirigées par terre ou par mer que de l'un des entrepôts spéciaux désignés en l'article 17 sur un autre de ces mêmes entrepôts.

L'article 26 assure au port d'Arles l'entrepôt réel des marchandises étrangères non prohibées, et le met ainsi dans le cas d'être ouvert au transit desdites marchandises, lorsque cette ville aura fourni et fait disposer à ses frais ou à ceux du commerce des magasins d'entrepôt sûrs et convenables, en se conformant aux dispositions de l'articles 25 de loi du 8 floréal an XI (1); mais dans aucun cas ces marchandises ne pourront être réexportées par mer.

D'après l'article 27, l'entrepôt spécial de Port-Vendre sera, aux conditions ci-dessus, sauf la cause restrictive qui ne lui est pas applicable, converti en un entrepôt réel également ouvert à toutes les marchandises non prohibées.

L'article 28 étend à tous les ports d'entrepôt réel la faculté d'expédier sur l'entrepôt spécial de Lyon les marchandises que cet entrepôt est autorisé à recevoir.

(1) Voyez le texte de cette article.

Par l'article 29, l'article 61 de la loi du 21 avril 1818 est rendu applicable à l'entrepôt de Strasbourg.

Ainsi la formalité de l'acquit-à-caution cessera d'être exigée pour les marchandises qui seront réexportées de cet entrepôt par la rivière d'Ill et par le pont du Rhin; mais les propriétaires ou consignataires s'engageront, sous les garanties et sous les peines énoncées en l'article 61 précité, à rapporter sur le permis qui leur sera délivré, pour suppléer à l'acquit-à-caution, les certificats tant des préposés des douanes à Strasbourg, qui auront été présens soit à l'embarquement des marchandises sur la rivière d'Ill, soit à leur départ pour le pont du Rhin, que de ceux des bureaux et brigades de la Wantzenau et du pont du Rhin qui auront reconnu le nombre des colis ainsi que le bon état des cordes et plombs, et constaté le départ de ces marchandises pour l'étranger.

Aux termes du même article 29, la durée et l'apurement de cet entrepôt se régleront d'après l'article 14 de la loi du 17 mai 1826.

Jusqu'ici l'entrepôt de Strasbourg n'était ouvert qu'aux marchandises non prohibées expédiées en transit des ports pour resortir par cette même ville (1), ou importées par le pont du Rhin et la rivière d'Ill, à l'exclusion, dans ce cas, de celles dénommées en l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 (2).

Maintenant, aux termes de l'art. 30 de la nouvelle loi, les marchandises tarifées admissibles au transit peuvent arriver, sous le bénéfice de cette faculté, à l'entrepôt de Strasbourg, des frontières de terre aussi bien que des ports; et sauf une exception qui résulte du premier paragraphe de l'article 31 et dont il sera parlé plus bas, cet entrepôt reçoit par toutes voies les productions coloniales qu'énonce l'article 22 précité, mais sous la condition qu'elles ne seront ni réexportées par mer ni livrées à la consommation.

Il est entendu que cette dernière clause n'est pas applicable quand elles arrivent de nos ports dans cette entrepôt par la voie du transit, à moins que, par suite du traité avec l'Angleterre, du 26 janvier 1826, elles ne soient prohibées à l'entrée.

La modification apportée par l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 à l'article 40 de celle du 8 floréal an XI cesse donc d'exister en ce qui touche la faculté d'entreposer à Strasbourg des marchandises étrangères non prohibées; mais cette faculté n'est rétablie dans son intégrité que pour les importations faites par le pont du Rhin.

Effectuées par la rivière d'Ill, elles deviennent l'objet de nouvelles dispositions réglées par la convention de navigation du Rhin conclue à Mayence le 31 mars dernier, et sanctionnée avec quelques amendemens par l'article 31 de la nouvelle loi.

Aux termes du premier paragraphe de cet article, les marchandises prohibées et autres comprises au tableau annexé à la loi sous le numéro 3, et importées par cette rivière à Strasbourg, pourront y être admises à l'entrepôt, à l'exception de celles qui, provenant des pays d'outre-mer ou des contrées riveraines du Rhin au-dessous de Mayence, n'auront cependant été embarquées qu'en amont de cette dernière ville.

Ces dispositions n'excluent pas de l'entrepôt les marchandises tarifées non comprises au tableau n° 3, qui seraient également importées à Strasbourg par la rivière d'Ill; mais le transit de la Wantznau, à Huningue, autorisé par le titre même de ce tableau pour les marchandisss qu'il mentionne, ne leur est point applicable.

Les marchandises comprises au même tableau sont d'ailleurs admises, par le deuxième paragraphe de l'article 31, au transit par tous les points. Il est superflu d'observer que c'est avec distinction du régime dont chaque marchandise est passible, en sorte que le prohibé ne pourra être dirigé que sur les bureaux ouverts aux expéditions de ce genre de marchandises.

Mais la loi exclut de cette faculté du transit, par tous les points, les tabacs, les sucres raffinés et les marchandises que désigne l'article 22 de la loi du 28 avril 1816. Ces articles importés par la rivière d'Ill, non-seulement sont tous inadmissibles à la consommation intérieure, mais ne pourront resortir que par le Rhin ou par le canal aboutissant à Huningue.

Les poissons secs, salés et fumés, la mélasse, et l'huile de foie de Bergen,

(1) Loi du 8 floréal an XI, art. 53, et décision ministérielle du 13 février 1815.

(2) Loi du 8 floréal an XI, art. 40, et art. 22 de celle du 28 avril 1819. (Voyez le texte de ce dernier article.)

ajoutés par amendement au tableau n° 3, pourront dès-lors, quoique exclus du transit en tous sens par le tableau n° 1, être admis, aux termes du deuxième paragraphe de l'article 31, à sortir en transit par tous les points, mais seulement en entrant par Strasbourg, et lorsqu'ils y auront été importés par la rivière d'Ill.

Le troisième paragraphe du même article explique dans quel cas et sous quelles conditions les bâtimens chargés de marchandises importées et expédiées en transit par la Wantzenau, ou que l'on réexportera d'entrepôt, pourront n'être assujettis qu'au plombage des écoutilles.

Le maître des requêtes, directeur de l'administration,

Th^re^ Gréterin.

ORDONNANCE DU ROI, DU 11 FEVRIER 1832,

RELATIVE A L'EXECUTION DE L'ARTICLE 11 DE LA LOI DU 9 FEVRIER 1832 SUR LE TRANSIT ET LES ENTREPOTS.

Louis-Philippe, roi des Français;

Vu l'article 11 de la loi du 9 février 1832, qui laisse au gouvernement le soin, d'une part, de déterminer par des ordonnances, selon la nature des objets et les habitudes du commerce, l'espèce et le volume des colis dans lesquels s'expédieront les fabrications qui jouissent du transit, et, de l'autre, de désigner les marchandises de transit qui devront être accompagnées d'échantillons;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les fabrications dont le transit est permis devront, pour jouir de cette faculté, être mises dans les colis de l'espèce indiquée dans le tableau A, annexé à la présente ordonnance.

Quant aux dimensions des colis, elles seront ultérieurement réglées, s'il y a lieu.

2. Les marchandises désignées au tableau B, également annexé à la présente ordonnance, devront, pour transiter, être accompagnées d'échantillons mis dans des boîtes séparées, que l'on scellera du plomb de la douane et que le conducteur sera tenu de produire au bureau de sortie.

TABLEAU A.

Etat de l'espèce des colis dans lesquels doit être expédiée, pour le transit, chacune des marchandises fabriquées qui jouissent de cette faculté.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES selon l'ordre du tarif.	ESPÈCE DES COLIS.
Liége ouvré.	Caisses ou balles.
Agates ouvrées.	Caisses ou futailles.
Marbre sculpté, moulé, poli ou en chique.	*Id.*
Albâtre sculpté, moulé ou poli.	*Id.*
Chiques en pierre.	*Id.*
Or battu, tiré, laminé ou filé sur soie.	Caisses.
Argent battu, tiré, laminé ou filé.	*Id.*
Tôle en fer et fil de fer.	Caisses ou futailles.
Ferblanc.	Caisses.
Ouvrages en fer, tôle ou ferblanc.	Caisses ou futailles.
Acier en tôle ou filé.	*Id.*
Ouvrages en acier.	*Id.*
Cuivre et laiton battu, laminé ou filé.	*Id.*

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES selon l'ordre du tarif.	ESPÈCE DES COLIS.
Cuivre doré et argenté, battu, tiré ou laminé, filé ou ouvré.	Caisses.
Ouvrages en cuivre.	Caisses ou futailles.
Plomb en balles autres que de calibre.	*Id.*
Plomb battu, laminé ou ouvré.	*Id.*
Etain battu ou laminé.	*Id.*
Etain ouvré.	*Id.*
Zinc laminé.	*Id.*
Zinc ouvré.	Caisses.
Chromates de plomb et de potasse, et autres produits chimiques, non liquides, prohibés et non spécialement rappelés au tarif officiel de 1822, pages 147 et 148.	*Id.*
Savons parfumés de toutes sortes.	*Id.*
Médicamens composés autres que liquides.	*Id.*
Savons blancs, rouges ou marbrés.	*Id.*
Cire blanche ouvrée.	*Id.*
Bougies de blanc de baleine ou de cachalot.	*Id.*
Chocolat.	Caisses.
Poterie de grès fin.	Caisses ou futailles.
Porcelaines.	*Id.*
Petits miroirs, verres à lunettes ou à cadran bruts, et verrerie de toutes sortes (excepté les grands miroirs, les verres à lunette ou à cadran taillés et polis.)	*Id.*
Grands miroirs, verres à lunette ou à cadran taillés et polis.	Caisses.
Vitrifications.	Caisses ou futailles.
Fils de coton, de laine et autres, prohibés.	Caisses ou balles.
Autres fils de toutes sortes.	Caisses, balles ou futailles.
Toiles de lin ou de chanvre, y compris les mouchoirs.	Caisses ou balles.
Linge de table, de lin ou de chanvre.	*Id.*
Batiste et linon.	*Id.*
Dentelles de lin.	*Id.*
Tulle de lin.	*Id.*
Bonneterie, passementerie et rubans à jour de lin ou de chanvre.	Caisses, balles ou futailles.
Tissus de laine en pièces.	Caisses ou balles.
Bonneterie, passementerie et rubannerie de laine.	Caisses, balles ou futailles.
Châles et étoffes de cachemire et autres tissus en poils.	Caisses ou balles.
Couvertures et tapis en poils.	*Id.*
Bonneterie en poils.	Caisses, balles ou futailles.
Tsisus de crin.	Caisses ou balles.
Tissus de soie, de bordure de soie et de fleuret.	*Id.*
Tissus de coton en pièces.	*Id.*
Bonneterie et passementerie de coton.	Caisses, balles ou futailles.
Tissus d'écorce.	Caisses ou balles.
Chapeaux et schakos en feutre.	Caisses.
Feutres à doublage et autres ouvrages en feutre.	Caisses ou balles.
Cartons, papiers, livres, cartes à jouer et cartes géographiques, gravures et lithographiques, et musique gravée.	*Id.*

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES selon l'ordre du tarif.	ESPÈCE DES COLIS.
Peaux préparées ou ouvrées.	Caisses ou balles.
Pelleteries ouvrées.	Caisses, balles ou futailles.
Vannerie.	*Id.*
Cordages.	*Id.*
Instrumens aratoires, limes, râpes, scies et outils.	Caisses ou futailles.
Orfévrerie et bijouterie.	Caisses.
Corail taillé non monté.	*Id.*
Monnnaies.	Caisses ou futailles.
Plaqués.	*Id.*
Caractères d'imprimerie.	*Id.*
Machines et mécaniques.	Caisses, balles ou futailles.
Armes, autres que de guerre.	Caisses.
Coutellerie.	Caisses ou futailles.
Horlogerie	*Id.*
Sellerie	*Id.*
Agrés, apparaux, voiles et ancres de navire.	Caisses, balles ou futailles.
Tabletterie.	*Id.*
Bimbeloterie.	*Id.*
Mercerie.	*Id.*
Ouvrages de modes.	Caisses.
Parapluies.	*Id.*
Ouvrages en bois.	Caisses ou futalles.
Meubles.	Caisses ou balles.
Instrumens d'optique, de caçul, d'observation, de chirurgie, de chimie et de musique.	Caisses ou futailles.
Effets à usage.	Caisses, balles ou futailles.
Objets de collection.	*Id.*

TABLEAU B.

Nomenclature des Marchandises de transit qui devront être accompagnées d'échantillons.

Toutes marchandises atteintes d'avarie. Laines. Grains et farines. Sucres bruts ou terrés. Cacao. Cafés d'une qualité très-inférieure ou mélangés de grains noirs. Cannelle fine. Vanille. Cochenille. Tabac en feuilles. Huiles d'olive. Fil de coton, laine et autres prohibés. Tulle de lin, de coton ou de soie. Tissus de laine ou mélangés de laine, *en pièces*. Tissus de soie, de bourre de soie et de fleuret, *en pièces*. Tissus de coton ou mélangés de coton, *en pièces*.

Entrepôts de l'intérieur, d'après la loi du 27 février 1832.

Il pourra être établi, par ordonnance du roi, des entrepôts réels de douanes dans toutes les villes qui le demanderont et qui rempliront les conditions de la loi.

Les entrepôts qui seront établis à l'intérieur pourront recevoir toutes les marchandises non prohibées, admissibles à l'entrée et au transit, qui seront expédiées des villes où elles auront été débarquées, ou des bureaux-frontières ouverts au transit.

Le séjour des marchandises en entrepôt ne pourra excéder les trois années fixées par la loi du 17 mai 1826, et qui dateront du jour de la mise en entrepôt ou de la délivrance de l'acquit-à-caution.

Les expéditions et tout ce qui se rattache aux entrées et sorties, ainsi qu'à la po-

lice des magasins, sera soumis aux conditions et formalités relatives aux entrepôts réels.

Les marchandises y arriveront accompagnées d'acquits-à-caution, qui seront déchargés après reconnaissance identique.

Ces marchandises pourront en sortir soit pour la consommation, la réexportation, ou pour être dirigées sur un autre entrepôt, par mutation.

L'apurement de l'entrepôt se réglera d'après l'article 14 de la loi du 17 mai 1826.

L'article 8 porte qu'on appliquera les dispositions de la loi du 8 floréal an XI aux négocians condamnés pour soustractions frauduleuses.

Pour obtenir l'établissement de l'entrepôt, on devra préalablement y avoir affecté un bâtiment spécial, isolé et distribué intérieurement de manière à ce qu'on puisse classer séparément les diverses espèces de marchandises.

Ce bâtiment devra également offrir les moyens d'y établir les bureaux et corps-de-garde des douanes, ainsi que des logemens pour l'agent du commerce et celui des douanes, dépositaires chacun d'une clé de l'entrepôt.

Ces édifices devront être aggréés par le gouvernement.

Les villes qui obtiendront la faculté de l'entrepôt s'engageront à pourvoir aux dépenses relatives aux bâtimens et aux salaires des employés chargés des écritures, de la garde, de la surveillance, de la perception, et généralement à tous les frais occasionnés par la création et le service desdits entrepôts.

Ces villes jouiront du droit de magasinage dans l'entrepôt, d'après des tarifs qui seront concertés avec la chambre de commerce et approuvés par le gouvernement.

La chambre de commerce pourra, sur le refus du conseil municipal, se charger de remplir les mêmes obligations, au moyen d'une association d'actionnaires qui sera constituée en société anonyme.

Les denrées coloniales ci-après nommées, sucre brut et terré, café, cacao, indigo, thé, poivre, piment, girofle, cannelle, cassia lignéa, muscades et macis, cochenille, rocou, oseille, violette, bois exotiques, de teinture et d'ébénisterie, coton en laine, sucs végétaux exotiques, dents d'éléphans, écailles de tortues et nacre de perles, ne peuvent entrer par terre ni pour le transit, ni pour les entrepôt. Il en est de même des productions qui ne peuvent être introduites en France, d'après le traité de commerce fait avec l'Angleterre.

Liste des Bureaux de douane où les diverses marchandises doivent être présentées pour l'acquittement des droits, l'entrepôt, le transit, les primes, etc.

Nota. Les italiques indiquent les ports d'entrepôts: néanmoins Toulon, Rochefort, Vannes, Brest, Granville et Fécamp n'ont que l'entrepôt fictif. Il est inutile de faire observer que les entrepôts réels comprennent aussi les entrepôts fictifs.

P indique les bureaux où l'on expédie les marchandises de primes.

S ceux qui sont réservés aux sucres raffinés.

T ceux ouverts au transit des marchandises sujettes aux droits; enfin, l'astérisque, ceux des bureaux où les objets prohibés sont admis.

Antibes.
Cannes.
S. Raphaël.
Toulon. P. S.
Marseille. P S. *
Arles. P. T.
Aigues-Mortes.
Cette. P. S. T.
Montpellier. P.
Adge.
La Nouvelle.
Port-Vendre. P. T.
Perpignan *par Pertus.* P. T.
Bedous *par Urdos.* P. T.
S.-J.-Pied-de-Port. P. T.
Ainhoa. T.
Behobie. T.
S. Jean-de-Luz.
Bayonne. P. *
Bordeaux. P. S. *
Charente.
Rochefort. P.
La Rochelle. P. S. T.
S. Martin. (Isle-de-Ré).
Marans.
Les Sables.
Nantes. P. S. *
Vannes. P.
Lorient. P. T.
Quimper.
Brest. P. S. T.
Roscoff.
Morlaix. P. S. T.
Le Legué. P. T.
S.-Servan.
S.-Malo. P. T.
Granville. P.
Cherbourg. P. T.
Caen. P. S. T.

Honfleur. P. S.
Rouen. P. S. T.
Le Havre. P. S.
Fécamp. P.
Dieppe. P. S. T.
S.-Valery. P. T.
Boulogne. P. S. T.
Calais. P. T.
Dunkerque. P. S. T.
Armentières. P.
Lille (1). P. S. T.
Condé *par Bonsecours.*
Valencienne. P. S. T.
Blanc-Misseron. *
Maubeuge.
Rocroi.
Givet. P. T.
Charleville.
Sedan. (2) P. T.
Longwy. P. *
Thionville. P. T.
Sierck. P. *
Bouzouville.
Tromborn.
Forbach. P. *
Sarguemines. P.
Wissembourg. P.
Lauterbourg. P. *
Strasbourg. P. S. *
Lille de paille.
Colmar. P.
S.-Louis. P. *
Mulhouse. P. S.
Delle. P. T.
Jougne. P.
Verrière-de-Joux. P. *
Les Rousses. P. *
Bellegarde. P. *
Seyssel.
Pont-de-Beau-Voisin. P. *
Chaparcillan. P. T.
Briançon. P.
Mont-Genève.
Larch.
S. Laurent-du-Var. P. T.
Paris. P. S.
Lyon. P. S.
Orléans. P. S.

(1) Par Halluin et Raisieux. (2) Par Saint-Menge ou La Chapelle.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

6e SECTION.

CONSULATS.

La réorganisation des consulats établis par la France dans les diverses parties du globe vient d'être complétée par une série d'ordonnances dont quelques-unes touchent essentiellement au commerce par la fixation des rapports continuels qui existent entre les agens consulaires et la marine commerciale. Les autres, concernant soit des règles d'attribution, soit les rapports des agens entre eux ou avec la marine militaire, s'éloignent trop des objets que nous traitons pour trouver place dans l'Annuaire; mais nous donnons textuellement : 1° l'ordonnance relative au classement des consulats; 2° celle qui détermine l'intervention des consuls relativement aux actes de l'état civil des Français en pays étranger; 3° celle sur les dépôts faits dans les chancelleries consulaires; 4° celle sur les attributions des consuls, relativement aux passeports, légalisations et significations judiciaires; 5° celle sur les fonctions des vice-consuls et agens consulaires; 6° celle sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale.

Nous complétons les renseignemens qui se rattachent à cette partie de notre travail par le tableau des noms des consuls et des agens consulaires accrédités dans les villes de la France, et de ceux que la France entretient à l'étranger.

Ordonnance du 21 août 1833, relative au Classement des Consulats.

Art. 1er. Sont considérés comme de première classe les consulats ci-après désignés, au nombre de trente :

Anvers. — Bahia. — Barcelone. — Bucharest. — Caraccas. — Carthagène (Colombie). — Christiania. — Corfou. — La Corogne. — Dantzig. — Dublin. — Edimbourg. — Elseneur. — Liverpool. — Livourne. — Malaga — Malte. — Montevideo. — Nice. — Nouvelle-Orléans. — Odessa. — Palerme. — Palma. — Philadelphie. — Rotterdam. — Saint-Jean-d'Acre, ou Beyrout. — Tampico. — Trieste. — Varsovie. — Venise.

2. Sont considérés comme de seconde classe les consulats et vice-consulats ci-après désignés, au nombre de trente :

Alep. — Cagliari. — Carthagène. — La Canée. — Le Cap. — Charlestown. — Civita-Vecchia. — Fernambouc. — Guayaquil. — Larnaca. — Mayence. — Ostende. — Port-Maurice. — Richmond. — Riga. — Salonique. — Santander. — Saint-Yago de Cuba. — Guaymas ou Tepic. — Trebisonde. — Valence. — Arta. — Gibraltar. — Patras. — Savannah. — Stettin. — Tiflis. — Tripoli de Syrie. — Valparaiso. — Yassi.

ORDONNANCE DU 23 OCTOBRE 1833,

SUR L'INTERVENTION DES CONSULS RELATIVEMENT AUX ACTES DE L'ÉTAT CIVIL DES FRANÇAIS EN PAYS ÉTRANGER.

Art. Ier. Nos consuls se conformeront, pour la réception et la rédaction des actes de l'état civil des Français, qu'ils sont autorisés à recevoir par l'article 48 du Code civil, aux règles prescrites par ce Code et par les lois sur cette matière.

2. Ces actes, sans distinction, seront tous inscrits de suite et sans aucun blanc, par ordre de date, sur un ou plusieurs registres doubles, qui seront cotés par première et dernière, et paraphés sur toutes les pages par le consul. Une expédition en sera en même temps dressée et immédiatement transmise à notre ministre des affaires étrangères.

3. Les expéditions des actes de l'état civil, faites par les chanceliers et visées par les consuls, feront la même foi que celles qui sont délivrées en France par les dépositaires de l'état civil.

4. Les consuls se feront remettre, par les capitaines des bâtimens qui aborderont dans le port de leur résidence, deux expéditions des actes de naissance ou de décès qui auraient été rédigés pendant le cours de la navigation, et ils se conformeront dans ce cas aux articles 60 et 87 du Code civil.

Lorsque, dans le cas prévu par le précédent article, les consuls recevront le dépôt d'un acte de naissance ou de décès survenu pendant une traversée, ils auront soin, dans leur procès-verbal, de constater, à telles fins que de droit, les différentes irrégularités qu'ils y auront remarquées.

6. Si les consuls découvrent, soit par le rapport, soit par l'interrogatoire des gens de l'équipage, ou par tout autre moyen, qu'un capitaine a négligé de dresser des actes de naissance ou de décès arrivés pendant la traversée, ils en rédigeront procès-verbal, dont expédition sera envoyée au ministre de la marine, pour être pris à l'égard du contrevenant telles mesures qu'il appartiendra.

Ils recueilleront aussi les renseignemens qui pourraient servir à constater ces naissances ou décès, feront signer le procès-verbal par les témoins qui leur auront révélé les faits, et l'adresseront au ministre des affaires étrangères, pour que les avis nécessaires soient donnés par ses soins aux personnes intéressées.

7. Aucun acte de l'état civil reçu dans les consulats ne pourra, sous prétexte d'omission, d'erreur ou de lacune, être rectifié que d'après un jugement émané des tribunaux compétens. De même, lorsque, par une cause quelconque, des actes n'auront pas été portés sur les registres, le consul ne pourra y suppléer, sauf également à être statué ce que de droit par les tribunaux compétens. Toutefois, les consuls recueilleront avec soin, et transmettront au ministre des affaires étrangères, soit au moyen d'actes de notoriété, soit de toute autre manière, les renseignemens qui pourraient être utiles pour rectifier les actes dressés dans leurs consulats, ou pour y suppléer.

8. Les jugemens de rectification des actes de l'état civil seront inscrits sur les registres courans, par les consuls, aussitôt qu'ils leur seront parvenus, et mention en sera faite en marge de l'acte rectifié.

Notre ministre secrétaire d'État des affaires étrangères tiendra la main à ce que la mention de la rectification soit faite d'une manière uniforme sur les deux registres tenus en double, et, s'il y a lieu, sur les registres de l'état civil de la commune française où une expédition de l'acte aura été transcrite.

9. Le 1er janvier de chaque année, les consuls arrêteront, par procès-verbal, les doubles registres des actes de l'état civil de l'année précédente. L'un de ces doubles restera déposé à la chancellerie, et sera expédié dans le mois, si faire se peut, à notre ministre des affaires étrangères.

Si les consuls n'ont rédigé aucun acte, ils en dresseront certificat, qu'ils transmettront de même à ce ministre.

10. Lorsque l'envoi sera fait par voie de mer, le consul consignera les registres entre les mains du capitaine; il fera mention du dépôt sur le rôle d'équipage, et procès-verbal en sera dressé en chancellerie.

11. Lorsque les envois devront avoir lieu par la voie de terre, les consuls prendront les précautions qui leur seront spécialement indiquées, suivant les lieux et les circonstances, par notre ministre secrétaire d'État des affaires étrangères.

12. Notre ministre des affaires étrangères chargera un ou plusieurs commissaires de dresser des procès-verbaux de vérification des registres de l'état civil déposés à ses archives, et, en cas de contravention, il prendra contre le consul qui l'aura commise telle mesure qu'il appartiendra.

13. En cas d'accident qui aurait détruit les registres, le consul en dressera procès-verbal, et il l'enverra à notre ministre des affaires étrangères, dont il attendra les instructions sur les moyens à prendre pour réparer cette perte.

14. Les publications et affiches de mariage prescrites par le Code civil seront faites dans le lieu le plus apparent de la chancellerie du consulat.

Les publications seront transcrites à leur date sur un registre coté et paraphé, comme il est dit dans l'article 2 de la présente ordonnance.

Les consuls se conformeront à cet égard aux règles prescrites par le Code civil.

15. Aucun consul ne pourra célébrer un mariage entre Français, s'il ne lui a été justifié des publications faites dans le lieu de sa résidence, en outre de publications faites en France, lorsque les deux futurs ou l'un d'eux ne seront pas résidans et immatriculés depuis six mois dans le consulat, ou si les parens, sous la puissance desquels l'une ou l'autre des parties se trouverait relativement au mariage, ont leur domicile en France.

16. Les procurations, consentemens et autres pièces qui doivent demeurer annexées aux actes de l'état civil, après y avoir été énoncées, seront paraphées par la personne qui les aura produites et par le consul, pour rester déposées en la chancellerie du consulat.

17. Nous autorisons nos consuls à dispenser, pour des cas graves dont nous confions l'appréciation à leur prudence, de la seconde publication, lorsqu'il n'y aura pas eu d'opposition à la première, ou qu'une main-levée leur aura été représentée.

18. Nous autorisons également nos consuls-généraux résidant dans des pays situés au-delà de l'Océan Atlantique, à accorder des dispenses d'âge en notre nom, à la charge de rendre compte immédiatement à notre ministre des affaires étrangères des motifs qui les auront portés à accorder ces dispenses.

Les mêmes pouvoirs pourront être conférés, par ordonnance spéciale, aux consuls de première et de seconde classes résidant au-delà de l'Océan Atlantique, lorsque nous le jugerons nécessaire.

ORDONNANCE DU 24 OCTOBRE 1833,

SUR LES DÉPÔTS FAITS DANS LES CHANCELLERIES CONSULAIRES.

Art. 1er. Toutes les sommes d'argent, valeurs, marchandises ou effets mobiliers qui seront déposés en chancellerie conformément aux lois et ordonnances, seront consignés par nos consuls à leurs chanceliers, qui en demeureront comptables sous leurs contrôle et surveillance.

2. Les chanceliers de nos consulats pourront, après en avoir préalablement obtenu l'autorisation de nos consuls, recevoir le dépôt d'objets litigieux, ainsi que de tous autres effets mobiliers, sur la demande qui leur en sera faite par leurs nationaux ou dans leur intérêt.

3. Tout dépôt ou retrait de dépôt en chancellerie devra être constaté dans un acte dressé par le chancelier, en présence du consul, sur un registre spécial, coté et paraphé par ce dernier.

4. Un lieu de la maison consulaire, fermant à deux clefs différentes, l'une desquelles demeurera entre les mains du consul, et l'autre entre celles du chancelier, sera spécialement affecté à la garde des marchandises ou effets déposés.

5. Les sommes d'argent, matières précieuses ou valeurs négociables, seront gardées dans une caisse placée dans la *maison consulaire*, après avoir été préalablement renfermées dans des sacs ou enveloppes sur lesquels seront apposés les cachets du consul et du chancelier, et qui porteront des étiquettes indiquant les noms des propriétaires, et, suivant le cas, la nature des objets ou l'espèce et le montant des monnaies ou valeurs déposées.

Cette caisse sera également fermée à deux clefs différentes, dont l'une restera entre les mains du consul, et l'autre entre celles du chancelier.

6. Le consul pourra ordonner la vente aux enchères des marchandises ou effets volontairement déposés, lorsqu'il se sera écoulé deux ans avant qu'ils aient été retirés; il pourra même ordonner la vente avant ce terme, lorsqu'un procès-verbal d'experts déclarera qu'elle est nécessaire pour prévenir la perte de ces effets ou marchandises par détérioration ou autre cause : cette double faculté laissée aux consuls devra, en conséquence, être énoncée dans les actes de dépôts. Le produit de la vente sera versé dans la caisse des dépôts en chancellerie, avec les formalités prescrites par l'article 5.

7. Tout consul, lorsque les intéressés se trouveront en France et qu'il n'existera aucune opposition entre ses mains, devra transmettre immédiatement à la caisse des dépôts et consignations établie à Paris, par l'intermédiaire du ministre des affaires étrangères et dans les formes qu'il lui indiquera, la valeur des dépôts opérés d'office dans sa chancellerie.

8. Aucun dépôt fait d'office ou volontairement ne sera conservé dans les caisses consulaires au-delà de cinq ans à compter du jour du dépôt : à l'expiration de ce délai, la valeur en sera transmise, pour le compte de qui de droit, à la caisse des dépôts et consignations de Paris.

Cette disposition devra être relatée dans les actes de dépôts volontaires.

9. Les chanceliers dresseront tous les trois mois, en double expédition et d'après le registre indiqué dans l'article 3, un état des dépôts existant dans leurs chancelleries; ils feront mention dans cet état du nom des déposans, de la date et de la nature ou de la valeur des dépôts. Lorsqu'il n'existera aucun dépôt, ils dresseront également en double des états pour néant.

Ils émargeront dans ces états les articles qui auront été retirés ou vendus dans les trois mois, en indiquant la date du retrait ou de la vente, le prix de vente, le nom de la personne à qui la remise en aura été faite, et les titres qu'elle aura produits à l'appui de sa réclamation; ils indiqueront aussi la date des envois à la caisse des consignations.

Ces états seront visés et certifiés par nos consuls, qui les transmettront à notre ministre des affaires étrangères.

10. Nos consuls et les chanceliers de nos consuls se conformeront aux instructions de notre ministre secrétaire d'État de la marine pour la conservation et l'envoi des dépôts ressortissant aux caisses de l'établissement des invalides de la marine.

11. Hors le cas où les dépôts auront eu lieu d'office, le recours contre les chancelleries consulaires ne sera assuré aux déposans qu'autant qu'ils se présenteront munis d'un extrait de l'acte de dépôt délivré par le chancelier et visé par le consul.

Toutes les règles du droit commun sur les obligations et la responsabilité des dépositaires seront d'ailleurs applicables aux dépôts faits dans les chancelleries.

12. En cas d'enlèvement ou de perte du dépôt par force majeure, il sera dressé par le chancelier un procès-verbal qui devra être certifié par le consul, et transmis par ce dernier, avec ses observations et toutes les pièces à l'appui, à notre ministre des affaires étrangères.

ORDONNANCE DU 25 OCTOBRE 1833,

SUR LES ATTRIBUTIONS DES CONSULS RELATIVEMENT AUX PASSEPORTS, LÉGALISATIONS ET SIGNIFICATIONS JUDICIAIRES.

TITRE Ier. — *Des Passeports.*

Art. Ier. Nos consuls sont autorisés à délivrer des passeports aux Français qui se présenteront pour en obtenir, après s'être assurés de leur qualité et identité.

Ils les délivreront dans les formes prescrites par les lois, ordonnances et règlemens en vigueur en France; ils y énonceront le nombre des personnes auxquelles ils seront remis, leurs noms, âge, signalement, et feront signer celles qui le pourront, tant sur le registre constatant la délivrance que sur le passeport.

2. Tout Français voyageant en pays étranger devra, à son arrivée dans les lieux

où résident nos consuls, présenter son passeport à leur visa, afin de s'assurer leur protection. Le visa ne sera accordé qu'autant que le passeport aura été délivré dans les formes déterminées par les lois, ordonnances et usages du royaume.

3. Les consuls devant lesquels des militaires français isolés se présenteraient pour retourner en France leur donneront gratuitement les feuilles de route nécessaires.

4. Nos consuls sont autorisés, dans tous les cas où les lois et usages du pays dans lequel ils sont établis n'y font pas obstacle, à délivrer des passeports pour la France aux étrangers qui leur en demanderont. Ils se conformeront à cet égard aux instructions qu'ils recevront de notre ministre secrétaire d'Etat des affaires étrangères.

5. Ils viseront, en se conformant également aux instructions de notre ministre secrétaire d'Etat des affaires étrangères, les passeports délivrés pour la France à des sujets étrangers, par des autorités étrangères, lorsque ces passeports leur paraîtront expédiés dans les formes régulières.

TITRE II. — *Des Légalisations.*

6. Nos consuls ont qualité pour légaliser les actes délivrés par les autorités ou fonctionnaires publics de leur arrondissement.

7. Lorsque nos consuls légaliseront les actes des autorités ou fonctionnaires publics étrangers, ils auront soin de mentionner la qualité du fonctionnaire ou de l'autorité dont l'acte sera émané, et d'attester qu'il est à leur connaissance que ce fonctionnaire a actuellement ou avait, lorsque l'acte a été passé, la qualité qu'il y prend.

8. Nos consuls ne seront point obligés de donner de légalisation aux actes sous signature privée, sauf aux intéressés à passer, si bon leur semble, ces actes, soit en chancellerie, soit devant des fonctionnaires publics compétens. Toutefois, lorsque des légalisations ou attestations de signatures auront été données sous des actes sous seing privé, soit par des fonctionnaires publics, soit par des agens diplomatiques ou consulaires du pays où nos consuls sont établis, ils ne pourront refuser de légaliser la signature de ces fonctionnaires.

9. La signature de nos consuls sera légalisée par notre ministre secrétaire d'Etat des affaires étrangères ou par les fonctionnaires qu'il aura délégués à cet effet.

10. Les arrêts, jugemens ou actes rendus ou passés en France, ne pourront être exécutés ou admis dans nos consulats qu'après avoir été légalisés par notre ministre des affaires étrangères ou par les fonctionnaires qu'il aura délégués, comme il est dit en l'article précédent.

TITRE III. — *De la Transmission des Significations judiciaires.*

11. Nos consuls feront parvenir aux parties intéressées, directement, ou, s'ils n'ont reçu des ordres contraires, par l'intervention officieuse des autorités locales, sans frais ni formalités de justice, et à titre de simple renseignement, les exploits signifiés, en vertu de l'article 69 du Code de procédure civile, aux parquets de nos procureurs-généraux et procureurs, dont notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères leur aura fait l'envoi.

Ils enverront à notre ministre des affaires étrangères les actes dont ils n'auront pu opérer la remise, en lui faisant connaître les motifs qui s'y seront opposés.

ORDONNANCE DU 26 OCTOBRE 1833,

SUR LES FONCTIONS DES VICE-CONSULS ET AGENS CONSULAIRES.

Art. 1er. Les vice-consuls et agens consulaires se conformeront entièrement aux directions du consul dont ils sont les délégués ; ils l'informeront de tout ce qui pourra intéresser le service de l'Etat ou le bien des nationaux.

Ils ne correspondront avec notre ministre secrétaire d'Etat des affaires étrangères que lorsqu'il les y aura spécialement autorisés.

2. Ils n'auront point de chancelier et n'exerceront aucune juridiction.

3. Ils doivent rendre aux Français tous les bons offices qui dépendront d'eux, sans qu'ils puissent exiger aucun droit ni émolument pour leur intervention.

4. Ils viseront les pièces de bord et délivreront les manifestes d'entrée et de sortie. Ils pourront, s'ils y ont été préalablement autorisés par notre ministre de la marine et des colonies, remplir en tout ou en partie les fonctions conférées aux consuls, comme suppléant à l'étranger les administrateurs de la marine. Ils instruiront les capitaines de l'état du pays; ils les appuieront pour assurer le maintien de l'ordre et de la discipline, et pourront, d'accord avec eux, consigner les équipages à bord.

5. Ils veilleront, dans les limites des pouvoirs qui leur auront été conférés par autorisation spéciale de notre ministre de la marine, à l'exécution des lois, ordonnances et règlemens sur la police de la navigation.

6. En cas de décès d'un Français, les agens consulaires se borneront à requérir, s'il y a lieu, l'apposition des scellés de la part des autorités locales, à assister à toutes les opérations qui en seront la conséquence, et à veiller à la conservation de la succession, en tant que l'usage et les lois du pays l'autorisent.

Ils auront soin de rendre compte à nos consuls des mesures qu'ils auront prises en exécution de cet article, et ils attendront leurs pouvoirs spéciaux pour administrer, s'il y a lieu, la succession.

7. Sauf les exceptions qui pourront être autorisées par nous, dans l'intérêt du service, les vice-consuls et agens consulaires ne recevront aucun dépôt et ne feront aucun des actes attribués aux consuls en qualité d'officiers de l'état civil et de notaires.

Ils pourront toutefois délivrer des certificats de vie, des passeports et des légalisations; mais ces actes devront être visés par le consul chef de l'arrondissement, sauf les exceptions qui auront été spécialement autorisées par le ministre des affaires étrangères.

8. Lorsque, d'après nos décisions, des vice-consuls et agens consulaires auront été autorisés à faire des actes de la compétence des notaires ou des officiers de l'état civil, une copie des arrêtés rendus à cet effet sera affichée dans leur bureau.

Ils se conformeront, dans ce cas, pour la tenue et la conservation de leurs registres, à ce qui est prescrit par les ordonnances, ainsi qu'aux instructions spéciales qui leur seront transmises par notre ministre des affaires étrangères ou en son nom.

ORDONNANCE DU 29 OCTOBRE 1833,

SUR LES FONCTIONS DES CONSULS DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA MARINE COMMERCIALE.

TITRE Ier. — *Dispositions générales.*

Art. 1er. Nos consuls tiendront la main à ce que le pavillon français ne soit employé que conformément aux lois et règlemens. Ils ne pourront accorder aucune dispense à ces exceptions ou règlemens, sous quelque prétexte que ce soit, et dénonceront les abus qui pourraient exister ou s'introduire à cet égard.

Ils veilleront aux intérêts des navigateurs et commerçans, conformément à ce qui est déterminé dans les articles suivans.

2. Les consuls assureront, par tous les moyens qui seront en leur pouvoir, l'exécution de la proclamation du 1er juin 1791, qui défend l'importation des navires de construction étrangère en France, ainsi que de la loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), dont l'objet est d'empêcher que des navires étrangers, ou des navires français réparés en pays étrangers, hors le cas d'exception prévu par l'article 8 de la même loi (1), ne soient admis aux priviléges des navires français. Ils donneront

(1) Cet article porte : « Les bâtimens français ne pourront, sous peine d'être réputés bâtimens étrangers, être raboubés ou réparés en pays étranger, si les frais de radoub ou de réparation excèdent six livres par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérable ne soit constatée par le rapport, signé et affirmé par le ca-

au ministre de la marine les renseignemens propres à l'éclairer sur les tentatives faites dans le but d'éluder ou de violer ces dispositions.

3. Dans le cas où des congés en blanc seraient envoyés aux consuls pour servir éventuellement à des expéditions maritimes françaises, ils auront soin d'y insérer la clause que ces congés ne seront que provisoires, et valables seulement jusqu'à l'arrivée des navires dans le premier port de France, où il sera statué ainsi qu'il appartiendra sur la demande de nouveaux congés.

4. Si un consul découvre qu'il se fait dans les ports de sa résidence des importations ou des exportations de nature à blesser les lois ou les ordonnances françaises rendues en matière de douanes, il aura soin d'en informer notre ministre des affaires étrangères.

5. Nos consuls concourront en ce qui les concerne à l'exécution des lois et ordonnances du royaume relatives aux pêches lointaines, et se conformeront à cet égard aux instructions spéciales qui leur seront adressées par nos ministres secrétaires d'Etat aux départemens des affaires étrangères et de la marine.

6. Nos consuls sont expressément chargés d'assurer, par tous les moyens qui seront en leur pouvoir, l'exécution des lois et ordonnances, et notamment de la loi du 4 mars 1831 et de l'ordonnance du 18 janvier 1823 (1), qui prohibent le commerce des esclaves et le transport pour le compte d'autrui d'individus vendus ou destinés à être vendus comme esclaves. Ils se conformeront, pour constater les contraventions, à la loi et à l'ordonnance susdites, à toutes les instructions qui leur seraient transmises par nos ministres secrétaires d'Etat des affaires étrangères et de la marine.

7. Nos consuls tiendront registre des mouvemens d'entrée et de sortie des navires français qui aborderont dans les rades et ports de leur arrondissement.

Tous les trois mois, ils adresseront à notre ministre de la marine le relevé de ce registre, et si, indépendamment des cas particuliers mentionnés dans les articles suivans, des désordres ou des abus ont lieu à bord des navires français, ils lui en signaleront les auteurs.

TITRE II. — *De l'Arrivée des navires.*

8. Les consuls prendront les mesures nécessaires pour être promptement instruits de l'arrivée des navires français dans les rades et ports de leur arrondissement.

9. Si quelque maladie contagieuse ou épidémique règne dans le pays, le consul aura soin d'en faire avertir à temps le capitaine.

10. Tout capitaine arrivant au lieu de sa destination sera tenu, en conformité des articles 242 et 243 du Code de commerce, après avoir pourvu à la sûreté de son bâtiment, et au plus tard dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire devant le consul un rapport qui devra énoncer :

1° Les nom, tonnage et cargaison du navire;

2° Les nom et domicile de l'armateur et des assureurs, s'ils lui sont connus, le nom du port de l'armement et celui du lieu du départ;

3° La route qu'il aura tenue;

4° Les relâches qu'il aura faites, pour quelque cause que ce soit;

5° Les accidens qui auraient pu arriver pendant la traversée;

6° L'état du bâtiment, les avaries, les ventes d'agrès ou marchandises, ou les emprunts qu'il aura pu faire pour les besoins du navire, les achats de vivres ou autres objets nécessaires auxquels il aurait été contraint.

Le rapport du capitaine devra énoncer, en outre :

Les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord, la situation de la caisse des médicamens;

Les écueils qu'il aurait découverts et dont il aurait rectifié le gisement; les vigies, phares, balises, tonnes qu'il aurait reconnus ou dont l'établissement ou la suppression serait parvenu à sa connaissance;

Les navires et barques abandonnés qu'il aurait reconnus, et les objets pouvant provenir des jets, bris ou naufrages qu'il aurait recueillis ou aperçus;

pitaine et autres officiers du bâtiment, vérifié et approuvé par le consul ou autre officier de France, ou deux négocians français résidant en pays étranger, et déposé au bureau du port français où le bâtiment reviendra. »

(1) *Voy.* tom. III, pag. 120, 121, 251, 254 et 259 des *Archives du Commerce.*

Les flottes, escadres, stations, croisières françaises ou étrangères; les navires de tout genre, suspects ou autres; les corsaires ou pirates qu'il aurait rencontrés; les bâtimens avec lesquels il aurait raisonné; les faits qui lui auraient été annoncés dans ces communications;

Les changemens apportés aux règlemens de santé, de douane, d'ancrage dans les ports où il a relâché; enfin tout ce qu'il aurait appris qui pourrait intéresser notre service et la prospérité du commerce français.

Ce rapport, après avoir été affirmé par le capitaine, sera signé de lui, du chancelier et du consul.

Le capitaine déposera, à l'appui de son rapport: 1° l'acte de propriété du navire; 2° l'acte de francisation; 3° le congé; 4° le rôle d'équipage; 5° les acquits-à-caution, connaissemens et chartes-parties; 6° le journal de bord ou registre prescrit par l'article 224 du Code de commerce; 7° les procès-verbaux dont la rédaction est prescrite par les lois et règlemens comme venant à l'appui des faits énoncés dans son rapport.

Le capitaine remettra également au consul, conformément à l'art. 244 du Code de commerce, un manifeste ou état exact des marchandises composant son chargement, certifié et signé par lui.

12. En cas de *simple relâche* dans le port où il existera un consul, le capitaine lui remettra, conformément à l'article 245 du Code de commerce, une déclaration qui fera connaître les causes de sa relâche.

Si la relâche se prolonge au-delà de vingt-quatre heures, le capitaine sera tenu de remettre au consul son rôle d'équipage.

13. Dans les lieux, soit de destination, soit de relâche, où les capitaines ne sont pas astreints à faire des déclarations relatives à la santé publique devant les autorités locales connues sous le nom de conservateurs de la santé, bureaux ou magistrats de santé et autres semblables dénominations, le capitaine présentera au consul sa patente de santé, et fera connaître, indépendamment des détails contenus dans son rapport, quel était l'état de la santé publique du lieu d'où il est parti et de ceux où il a relâché, au moment où il a mis à la voile; s'il a fait viser en quelque lieu sa patente de santé; s'il a eu, pendant sa traversée ou dans ses relâches, des malades à bord, et s'il en a encore; comment ses malades ont été traités; quelles mesures de purification il a prises par rapport aux couchages, hardes et effets des malades ou morts; s'il a communiqué avec quelques navires; à quelle nation ils appartenaient; à quelle époque a eu lieu cette communication, en quoi elle a consisté; s'il a eu connaissance de l'état sanitaire de ces navires ou de toute autre circonstance y relative; si, dans ses relâches, ou même dans sa traversée, il a embarqué des hommes, des bestiaux, des marchandises ou effets.

Le consul pourra aussi interroger sur les mêmes objets les hommes de l'équipage et les passagers, s'il le juge convenable.

14. Si un capitaine a engagé, en cours de voyage, des gens de mer dans un pays étranger où il n'y avait point de consul, il en rendra compte à celui qui recevra son rapport ou sa déclaration, et les formalités prescrites par les articles 40 et 41 ci-après seront observées.

15. Le capitaine remettra au consul, dans les lieux de destination et dans ceux où la relâche se serait prolongée au-delà de vingt-quatre heures, les procès-verbaux qu'il aura dressés contre les marins déserteurs, et les informations qu'il aura faites à l'occasion des crimes ou délits commis par des matelots ou passagers pendant le cours de la navigation, conformément à l'obligation que lui en impose l'ordonnance de 1681 (1). Si la gravité du délit ou la sûreté de l'équipage a forcé le capitaine à ne pas laisser les prévenus en état de liberté, le consul prendra telles mesures qu'il appartiendra, à l'effet de les faire traduire devant les tribunaux français. Il rendra compte de l'affaire; savoir : pour ce qui concerne les marins, au ministre de la marine, et pour les passagers, au ministre des affaires étrangères.

(1) Cette ordonnance porte (livre II, tit. 1er., art. 23,) : « Et pour ceux qui seront prévenus de meurtres, assassinats, blasphèmes ou autres crimes capitaux commis en mer, les maître, contre-maître et quartier-maître seront tenus, à peine de cent livres d'amende solidaire, d'informer contre eux, de se saisir de leur personne, de faire les procédures urgentes et nécessaires pour l'instruction de leurs procès, et de les remettre avec les coupables entre les mains des officiers de l'amirauté du lieu de la charge ou décharge du vaisseau, dans notre royaume. »

Si le consul découvre qu'un capitaine a négligé de dresser acte des crimes ou délits commis à bord, il en rédigera procès-verbal, dans lequel il réunira, autant qu'il dépendra de lui, tous les renseignemens propres à les constater, et il en adressera une expédition aux ministres des affaires étrangères et de la marine.

16. Le capitaine remettra en même temps, conformément aux articles 60, 87 et 991 du Code civil, et à ce qui est prescrit par l'article 4 de notre ordonnance du 23 de ce mois, deux expéditions des actes de naissance ou de décès qui auraient été rédigés, ainsi que les testamens des individus décédés, qui auraient été reçus pendant le cours de la navigation. Les effets et le prix de ceux qui, en exécution de l'article 7 du titre XI du livre III de l'ordonnance de 1681, auraient été vendus et payés comptant, seront, ainsi que les papiers, déposés à la chancellerie du consulat. Un procès-verbal de ce dépôt sera rédigé, et une expédition en sera donnée au capitaine pour sa décharge.

Si l'individu décédé est un marin, le consul fera parvenir, par la voie la plus prompte, une expédition de l'acte mortuaire à l'administration du port où l'embarquement de ce marin aura eu lieu, ou, s'il avait été engagé hors de France, à l'administration du port auquel il appartenait. Le consul adressera de plus à notre ministre de la marine tous les avis convenables.

17. Lorsqu'un capitaine aura éprouvé une capture en temps de guerre, ou un pillage de la part d'un pirate, il devra en faire un rapport circonstancié : il en agira de même s'il a été obligé d'abandonner son navire par fortune de mer ou pour cause d'innavigabilité.

S'il a été capturé par un bâtiment ennemi, il déclarera quel en était le pavillon et dans quels parages il a été pris.

Si son bâtiment a été relâché par l'ennemi, il exhibera le traité de rançon et toutes les pièces tendant à éclairer le consul sur les circonstances de sa navigation et la date de sa capture. Si, après avoir été capturé par l'ennemi, le bâtiment a été l'objet d'une recousse, il en sera fait mention.

Dans le cas où le bâtiment aurait été pillé et l'équipage maltraité par un pirate, le capitaine donnerait tous les détails propres à signaler ce pirate, et, s'il est possible, à le faire capturer par les bâtimens de guerre français, auxquels le consul s'efforcerait de faire parvenir promptement, à cet effet, les communications nécessaires. Si le navire a été abandonné par fortune de mer, le capitaine fera connaître les circonstances et le lieu de l'événement.

S'il a été obligé de le vendre pour cause d'innavigabilité, il produira les procès-verbaux et les autorisations du magistrat local.

18. Si un capitaine ne s'est pas présenté au consul dans les délais déterminés par l'article 10, ce dernier constatera les faits par un procès-verbal que le chancelier signifiera au capitaine, à bord ou en personne; au bas de cette signification, le chancelier constatera la réponse qui lui aura été faite, et le consul rendra compte de cette infraction à nos ministres des affaires étrangères et de la marine.

TITRE III. — *Du Séjour des navires.*

19. Nos consuls exerceront la police sur les navires de commerce français dans tous les ports de leur arrondissement et dans les rades sur lesquelles il ne se trouverait pas de bâtimens de l'Etat, en tout ce qui pourra se concilier avec les droits de l'autorité locale, et en se dirigeant d'après les traités, conventions et usages, ou le principe de la réciprocité.

20. En cas de contestation entre les capitaines et leurs équipages ou les passagers, les consuls essaieront de les concilier.

Ils recevront les plaintes que les passagers pourraient avoir à faire contre les capitaines ou les équipages, et les adresseront au ministre de la marine.

21. Ils lui signaleront également les capitaines qui, par inconduite, imprévoyance ou ignorance, auraient notoirement compromis la sûreté de leurs équipages et les intérêts des armateurs.

22. Lorsque des voies de fait, délits ou crimes auront été commis à bord d'un navire français en rade ou dans le port, par un homme de l'équipage envers un homme du même équipage ou d'un autre navire français, le consul réclamera contre toute tentative que pourrait faire l'autorité locale d'en connaître, hors le cas où par cet événement la tranquillité du port aurait été compromise. Il invoquera la récipro-

cité des principes reconnus en France, à cet égard, par l'acte du 20 novembre 1806, et fera les démarches convenables pour obtenir que la connaissance de l'affaire lui soit remise, afin qu'elle soit ultérieurement jugée d'après les lois françaises.

23. Lorsque les hommes d'un équipage français se seront rendus coupables de quelques voies de fait, délits ou crimes, hors du navire ou même à bord, mais envers des personnes étrangères à l'équipage, si l'autorité locale les arrête ou procède contre eux, le consul fera les démarches nécessaires pour que les Français ainsi arrêtés soient traités avec humanité, défendus et jugés impartialement.

24. Nos consuls tiendront la main à la stricte exécution de l'article 270 du Code de commerce, qui interdit aux capitaines de congédier leurs matelots en pays étranger. Ils dresseront procès-verbal de tous les faits de cette nature qui parviendraient à leur connaissance, en donneront avis au ministre de la marine, et pourvoiront, conformément aux articles 35, 36 et 37, au rapatriement des matelots délaissés par leurs capitaines. Ils pourront néanmoins, sur les plaintes ou demandes du capitaine ou des matelots, et après les avoir entendus contradictoirement, ordonner ou autoriser le débarquement d'un ou plusieurs matelots, pour des causes graves, sauf à en rendre compte au ministre de la marine.

Ils décideront, dans ce cas, si les frais de retour des matelots seront à la charge de ce dernier ou à celle du capitaine, et dans tous les cas ils prendront des mesures pour effectuer leur renvoi en France, en se conformant aux réglemens.

25. Lorsqu'un homme de l'équipage désertera, le capitaine devra remettre au consul une dénonciation indiquant les nom, prénoms et signalement du déserteur. Cette dénonciation sera certifiée par trois des principaux de l'équipage.

26. Sur le vu de cette dénonciation, le consul réclamera auprès des autorités locales l'arrestation et la remise des déserteurs; et s'ils ne lui sont pas remis avant le départ du navire, il donnera au capitaine tous les certificats nécessaires, et signalera les coupables à l'administration de la marine du port de l'armement.

Dans le cas où le consul éprouverait des refus ou des difficultés de la part des autorités locales, il ferait les représentations ou protestations convenables, et il en rendrait compte à nos ministres des affaires étrangères et de la marine.

27. Lorsque, par les ordres d'un gouvernement étranger, des navires français auront été retenus et séquestrés, nos consuls emploieront les moyens convenables pour obtenir leur relaxation et des indemnités, s'il y a lieu. Ils feront, en attendant l'issue de leurs démarches, tout ce que pourront nécessiter la conservation des équipages et leur police à bord, où la sûreté des hommes qui descendront à terre. Ils informeront de ces événemens notre ambassadeur ou chef de mission près du souverain territorial, et ils en rendront compte aux ministres de la marine et des affaires étrangères.

28. Lorsqu'il y aura lieu de procéder à un règlement d'avaries communes, nos consuls se conformeront avec exactitude aux dispositions du Code de commerce pour la vérification, l'estimation et la répartition, et veilleront d'une manière spéciale à la conservation des droits des propriétaires, chargeurs et assureurs absens. Ils recueilleront tous les renseignemens qui leur paraîtront utiles pour découvrir si les jets et autres pertes sont véritables et ne masquent pas quelque fraude ou acte répréhensible de la part des capitaines et équipages.

Dans le cas où un capitaine s'adresserait au consul pour déclarer des avaries et se faire autoriser à les réparer, cet agent s'assurera de la réalité de la dépense avant de donner ses autorisation, visa ou approbation.

29. Si notre consul découvre qu'un capitaine, en procédant à des réparations d'avaries, ou à toute autre opération à la charge des armateurs ou des assureurs, a commis quelque fraude à leur préjudice, il recueillera les renseignemens propres à constater la vérité, et les fera parvenir à nos ministres secrétaires d'Etat des affaires étrangères et de la marine. Il est autorisé, en cas d'urgence, à donner directement les avis convenables aux parties intéressées, sous l'obligation d'en rendre compte aux deux départemens.

30. Lorsqu'un capitaine voudra faire des avances ou payer des à-comptes aux gens de son équipage pour achat de vêtemens ou pour tout autre besoin, le consul ne donnera son autorisation qu'après s'être assuré de la nécessité de ces paiemens; il les fera faire en sa présence; il veillera à ce que la monnaie du pays ne

soit évaluée qu'au prix réel du change, et il inscrira le montant des paiemens sur le livre de bord et sur le rôle d'équipage Ces paiemens ne seront admis en compte, lors du désarmement, qu'autant qu'ils auront été apostillés par le consul sur le rôle d'équipage.

31. Lorsque, dans les cas prévus par l'art. 234 du Code de commerce (1), le consul aura donné à un capitaine l'autorisation soit d'emprunter à la grosse sur le corps et quille du navire ou sur les apparaux du bâtiment, soit de mettre en gage ou de vendre des marchandises pour les besoins du navire, il en donnera sur-le-champ avis au commissaire chargé des classes dans le port d'armement, qui en préviendra les parties intéressées.

32. Pour assurer l'exécution de l'article 237 du Code de commerce, qui interdit au capitaine de vendre son navire sans pouvoir spécial des propriétaires, hors le cas d'innavigabilité bien constatée, le capitaine, s'il ne fait pas cette vente dans la chancellerie du consulat, devra préalablement se munir d'un certificat du consul, attestant que le pouvoir est régulier. Le consul signalera à notre ministre des affaires étrangères toute contravention à la présente disposition.

Lorsque les ventes seront faites à la chancellerie du consulat, le pouvoir de vendre donné au capitaine sera annexé au contrat, après avoir été par lui certifié. Le chancelier se dirigera, pour les formes de la vente, d'après les dispositions de la loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), et le consul en donnera sur-le-champ avis à l'administration de la marine du port où le navire était immatriculé.

Si l'acheteur du navire est étranger ou n'est pas du nombre des Français établis en pays étranger à qui la loi précitée permet de posséder des navires jouissant des priviléges de la francisation, le consul n'accordera son visa pour passer la vente hors de sa chancellerie qu'en se faisant remettre les actes de francisation, passeports, congés et autres pièces constatant la nationalité. Il retiendra également ces pièces si le contrat est passé dans sa chancellerie. Dans l'un et dans l'autre cas, il les renverra à l'administration du port où le navire était immatriculé.

33. Lorsqu'un navire français aura, par quelque cause que ce soit, été vendu, démoli ou détruit, le consul en donnera avis à notre ministre de la marine. Dans ce cas et dans celui de désarmement, il passera la revue de l'équipage, veillera à ce que le décompte soit fait et payé, s'il est possible, avec le produit du navire et des débris, ensemble le fret acquis. Les sommes revenant aux équipages pour leurs salaires seront versées à la caisse de la chancellerie, et transmises aussitôt au trésorier-général des Invalides, caissier des gens de mer, chargé d'en faire acquitter le montant aux marins dans les quartiers où ils sont respectivement classés.

Indépendamment de la solde due aux marins de l'équipage, le consul prélèvera sur les produits ci-dessus mentionnés la somme estimée nécessaire pour leurs frais de rapatriement, tels qu'ils sont réglés articles 35, 36 et 37.

Il adressera, pour toutes ces opérations, au ministère de la marine, des comptes établis dans les formes prescrites par les instructions de ce département.

34. Quant aux marins étrangers provenant des navires français vendus, démolis ou détruits, le consul, après s'être assuré s'il a été possible d'acquitter leur salaire et de pourvoir à leurs frais de retour, les dirigera vers leurs consuls respectifs.

35. Dans tous les cas où un consul devra assurer le rapatriement de marins français, il pourvoira à leurs besoins les plus urgens, tant en subsistances que vêtemens, chaussures et autres objets indispensables, et donnera sur-le-champ avis de cette dépense au ministre de la marine, sur lequel il se remboursera, sauf le recours de droit à exercer ultérieurement par ce ministre, dans l'intérêt de l'Etat.

(1) L'art. 234 du Code de commerce est ainsi conçu : « Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser, en France, par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

» Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée. — Cod., 236, 298, 400. »

36. Quelle que soit la provenance des marins, si le retour a lieu par terre, les frais de conduite seront réglés conformément à l'arrêté du 5 germinal an XII (26 mars 1804), art. 7 et 8. S'il s'effectue sur des navires de commerce français et que les hommes ne puissent pas être embarqués comme remplaçans, il sera payé au navire, après l'arrivée dans un port de France ou dans une colonie française,

Savoir : 1 franc 30 centimes par jour pour chaque capitaine, et 1 franc pour les autres personnes de l'équipage.

En ce qui touche les marins naufragés ou délaissés, si le retour a lieu sur des bâtimens de l'Etat, le passage sera gratuit.

37. A défaut de navires français, le consul pourra faire embarquer ces marins sur un navire étranger qui serait prêt à faire voile pour la France ou pour une colonie française; il réglera alors le prix du passage, fera les avances, en passera tout acte nécessaire pour que le capitaine qui aura ces marins soit, à son arrivée en France, payé du prix de transport par les soins de l'administration du port où il abordera.

38. Lorsqu'un marin français sera décédé, soit à terre, soit sur mer, le capitaine sera tenu d'en donner sur-le-champ avis au consul, qui dressera l'acte de décès. Dans ce cas et dans celui où, le marin étant décédé en rade, le capitaine aurait dressé l'acte mortuaire, le consul fera les commnications prescrites par l'art. 16. Il prendra, de plus, comme dans les circontances prévues par ce même article, les mesures convenables pour qu'il soit fait dépôt en chancellerie des effets appartenant au décédé, donnera au capitaine toutes les décharges nécessaires constatant cette remise, et enenverra une copie de l'inventaire au ministre de la marine, qui fera donner les avis et communication utiles à la famille des intéressés.

39. Si, un an après le dépôt, la famille des marins décédés ne réclame pas les effets en nature, ils seront vendus aux enchères publiques.

Le consul pourra toutefois faire vendre sur-le-champ les effets dépérissables, en rendant préalablement une décision motivée, qui sera inscrite sur ses registres.

Les fonds provenant de ces ventes seront versés à la caisse de la chancellerie, et transmis aussitôt au trésorier-général des Invalides, caissier des gens de mer, ainsi qu'il est prescrit par l'article 33.

40. Le capitaine qui voudra engager des gens de mer pendant le cours d'un voyage sera tenu de les présenter au consul, qui interpellera les parties de lui déclarer si si elles sont bien d'accord. Si aucune ne réclame, il inscrira le résultat de la convention sur le rôle d'équipage.

41. Le consul ne pourra régler ou modifier les conditions des engagemens, et laissera aux parties une entière liberté de faire telles conventions qu'elles jugeront à propos. En cas de contestation, il essaiera de les concilier, et, s'il n'y peut parvenir, il en fera mention dans son procès-verbal, sauf aux parties à se pourvoir devant les tribunaux compétens.

42. Lorsqu'il y aura lieu, en pays étranger, au remplacement du capitaine pour cause de maladie ou autre, le consul, sur la requête à lui présentée par le consignataire ou par l'équipage, et après avoir pris tous les renseignemens qu'il jugera convenables, approuvera ou rejettera la requête par une ordonnance qui sera signifiée tant au capitaine remplacé qu'au demandeur.

Dans ces cas, et lorsqu'il sera nécessaire de remplacer un capitaine décédé, les consuls n'admettront, autant que faire se pourra, pour remplaçans que des gens de mer ayant la qualité requise par l'ordonnance du 7 août 1825 (1) pour commander un bâtiment de commerce.

(1) Conformément à l'ordonnance du 7 août 1825, art. 21 : « Nul ne pourra aspirer aux grades de capitaine au long cours ou de maître au petit cabotage, s'il n'est âgé de vingt-quatre ans accomplis;

» S'il n'a fait soixante mois de navigation, dont douze au moins sur les bâtimens du roi;

» S'il n'a satisfait à des examens sur la pratique et la théorie de la navigation;

» Il ne sera admis à la condition d'avoir servi sur les bâtimens du roi qu'en faveur des candidats qui, réunissant les soixante mois de navigation ci-dessus exigés, auront subi une détention de plus de deux années dans les prisons de l'ennemi, et de ceux qui auraient été jugés impropres au service de la marine royale. »

Art. 32. « Les candidats qui, après avoir satisfait aux conditions qui précèdent, auront en outre été déclarés admissibles lors des examens de pratique et de théorie,

TITRE IV. — *Du Départ des navires.*

43. Lorsque des navires français destinés pour le long cours armeront ou réarmeront dans leur arrondissement, les consuls tiendront la main à ce que ces navires, avant de prendre charge, soient soumis à la visite prescrite par l'article 225 du Code de commerce et par la loi du 9 août 1791, titre III, articles 11 et 14.

44. Tout capitaine français prêt à quitter un port étranger remettra à la chancellerie du consulat un état exact des marchandises composant le chargement de son navire, signé et certifié par lui.

45. Il devra, conformément à l'article 244 du Code de commerce, prendre un certificat du consul constatant l'époque de son arrivée et celle de son départ, ainsi que la nature et l'état de son chargement.

Le consul s'assurera de plus si le capitaine a envoyé à ses propriétaires, ou à leurs fondés de pouvoirs, le compte prescrit par l'art. 235 du même Code (1).

46. Le consul sera tenu, sous sa responsabilité, de délivrer, en ce qui le concerne, les expéditions aux bâtimens prêts à faire voile dans les vingt-quatre heures qui suivront la remise des manifestes. Les capitaines qui auront remis leur manifeste les premiers seront les premiers expédiés.

47. Le consul, en délivrant ses papiers au capitaine, le préviendra qu'aux termes de l'article 345 du Code de commerce, tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France sont tenus d'en laisser au consul un connaissement dans le lieu où le chargement s'effectue. Il l'interpellera en même temps de lui déclarer s'il connaît, parmi les gens de son équipage et ses passagers, des personnes qui soient dans ce cas, et lui prescrira de leur donner les avis nécessaires pour l'accomplissement de cette obligation.

48. Lorsqu'un consul apprendra qu'un navire français, en relâche dans un port de son arrondissement, se dispose à se rendre dans un lieu dont l'accès offrirait de graves dangers par suite de l'état de la santé publique, d'une interdiction de commerce, d'un blocus et autres obstacles, il en préviendra le capitaine, et lui fera connaître s'il y a quelqu'autre port de la même nation où il puisse aborder en sûreté.

49. S'il existe dans le pays des administrations sanitaires qui, d'après les règlemens locaux, doivent délivrer aux capitaines partans des certificats ou patentes de santé, le consul veillera à ce que le capitaine remplisse les formalités convenables, et visera la patente ou le certificat. S'il n'existe point d'administation de ce genre, le consul délivrera une patente de santé, conformément à l'article 15 de l'ordonnance du 7 août 1822.

50. Le capitaine qui se croirait obligé de laisser dans un port étranger des gens de mer atteints de maladies contractées pendant le voyage en demandera l'autorisation au consul. Si cette autorisation lui est accordée, le capitaine déposera à la chancellerie la somme que le consul aura déterminée, à l'effet de couvrir les frais éventuels de maladie et de sépulture, comme aussi de mettre, selon le cas, les marins laissés à terre en état de rejoindre leur quartier. Au lieu d'effectuer ce dépôt, le capitaine pourra, avec l'agrément du consul, donner une caution solvable, qui prendra l'engagement écrit de subvenir à ces différentes charges.

En cas de contravention à ces dispositions, le consul en dressera procès-verbal et

seront susceptibles d'obtenir du ministre des brevets de capitaine au long cours, ou de maître au petit cabotage.

» Le brevet de ces derniers indiquera pour laquelle des deux mers, soit de l'Océan, soit de la Méditerranée, il leur aura été délivré, et il leur sera interdit de commander dans l'une et dans l'autre, à moins de subir un nouvel examen. »

Art. 33. « Aucun navigateur ne pourra être admis au commandement des navires du commerce s'il n'a été reçu aux examens généraux, conformément au mode de réception prescrit par la présente ordonnance. »

(1) L'art. 235 du Code de commerce porte : « Le capitaine, avant son départ d'un port étranger, ou des colonies françaises, pour revenir en France, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs. »

le transmettra au ministre de la marine. Il pourvoira aux besoins des malades abandonnés, et il se remboursera de ses frais et avances sur le ministère de la marine, chargé d'exercer ou de faire exercer, s'il y a lieu, dans l'intérêt de l'Etat, tout recours de droit contre les véritables débiteurs.

51. Tout navire français prêt à faire voile pour l'un des ports du royaume, ou pour une colonie française, sera tenu, à la réquisition du consul, de recevoir les matelots naufragés ou délaissés à rapatrier, et les conditions de passage seront réglées comme il a été dit article 36 ci-dessus.

Le capitaine sera tenu également de recevoir les marins ou passagers prévenus de délits qui, dans le cas prévu par l'article 22, devraient être conduits en France.

Le consul fera avec lui les conventions qu'il jugera les plus convenables pour régler les frais de pasage de ces prévenus. Il lui remettra copie de ces conventions, afin que les armateurs se pourvoient pour le paiement auprès du ministère de la marine, s'il s'agit de marins, et pour tous autres auprès du ministre des affaires étrangères, sauf remboursement au crédit de ce département par le ministère débiteur. Le consul fera même, si cela est nécessaire, des avances, dont il se couvrira sur les fonds du ministère des affaires étrangères, chargé d'exercer la répétition contre qui de droit.

52. Pour le placement sur les navires français des hommes à renvoyer en France, dans les divers cas prévus par la présente ordonnance, les consuls se guideront d'après la prudence et l'équité.

En cas de représentations de la part des capitaines, ils dresseront un procès-verbal qu'ils transmettront au ministre de la marine.

53. Tout capitaine partant d'un port étranger est tenu de recevoir, jusqu'au moment de mettre sous voile, les dépêches ou autres envois de papiers adressés par nos consuls à nos ministres et administrations publiques du royaume avec lesquelles ils doivent être ou sont autorisés à être en correspondance

Les capitaines qui se rendront dans un port étranger seront également obligés de recevoir, jusqu'au moment de mettre sous voile, les dépêches et envois adressés aux consuls ou aux ambassadeurs et chefs de missions du roi dans les pays où ce port est situé.

La remise des dépêches sera, dans ces deux cas, mentionnée au rôle d'équipage.

A l'égard de celles dont ils seront chargés par la direction générale des postes, ils se conformeront aux règlemens particuliers sur cet objet.

54. Lorsqu'un marin qui se serait trouvé absent au moment de l'appareillage de son navire se présentera volontairement devant le consul, dans le délai de trois jours, cet agent lui délivrera un certificat constatant le fait, et en rendra compte au ministre de la marine.

TITRE V. — *Des Navires naufragés.*

55. Lorsqu'un capitaine arrivera dans un port où se trouve un consul, après avoir éprouvé un naufrage ou un échouement avec bris, il devra en faire un rapport circonstancié.

En cas de naufrage, le capitaine indiquera avec détails le lieu du sinistre : il donnera les noms des marins ou passagers qui auraient péri ; il fournira des explications sur l'état du navire, barques ou embarcations qui en dépendaient ; sur les effets, papiers et sommes qu'il aurait sauvés.

S'il y a eu un échouement avec bris, le capitaine fera la même déclaration, et en outre il sera tenu d'indiquer tout ce qui pourrait faciliter le sauvetage du navire et de la cargaison. Il devra énoncer toutes les circonstances, telles que les cas de fortune de mer, de voie d'eau, d'incendie, de poursuite par l'ennemi ou par un pirate qui l'aurait forcé ou déterminé à jeter le navire à la côte.

56. Aussitôt qu'un consul aura été informé de cette manière, ou par quelque autre voie que ce soit, du naufrage ou échouement d'un navire français dans son arrondissement, il se hâtera de prendre ou de provoquer les mesures convenables pour qu'il soit porté secours aux naufragés et procédé au sauvetage.

57. Si les premiers avis parviennent à un vice-consul ou agent consulaire, il sera tenu, en prenant des mesures provisoires, de rendre compte de l'événement au consul sous la direction duquel il est placé, et de se conformer ultérieurement aux ordres et instructions qui lui seront adressés.

58. Nos consuls se conformeront, pour l'exécution des deux articles précédens, aux conventions faites ou usages pratiqués entre la France et les pays où ils résident, relativement aux soins à donner et aux mesures à prendre pour les secours et les sauvetages. Ils auront à se guider, en outre, d'après les réglemens et les instructions du ministère de la marine sur cette matière.

59. Dans les pays où les consuls de France et leurs agens sont autorisés à donner exclusivement des ordres en matière de bris et naufrage, ils feront auprès de l'autorité locale qui les aurait devancés les réquisitions nécessaires pour être admis à opérer directement et en toute liberté, et pour que toute personne non agréée par eux soit immédiatement obligée de se retirer. Ils se feront remettre les objets déjà sauvés.

Ils s'entendront avec l'autorité locale pour connaître les premières circonstances de l'événement et rembourser les frais qu'elle aura déjà faits.

60. Ils feront administrer tous les secours nécessaires aux personnes blessées ou noyées. Dans le cas où on ne pourrait les rappeler à la vie, ils feront ou inviteront l'autorité locale à faire tous procès-verbaux et enquêtes pour connaître l'identité de ces personnes, et donneront leurs soins pour que l'inhumation ait lieu après qu'un acte de décès aura été rédigé.

61. S'ils trouvent ou découvrent quelques papiers, tels que chartes-parties, connaissemens, patentes de santé, ou autres renseignemens écrits, ils les recueilleront, pour être déposés en leurs chancelleries, après qu'ils les auront cotés et paraphés. Du reste, ils recevront tous rapports ou déclarations, feront subir d'office tous interrogatoires nécessaires aux capitaines, gens de l'équipage ou passagers qui auraient échappé au naufrage.

62. Dans les recherches qu'ils feront des causes du naufrage et de l'échouement, les consuls s'occuperont spécialement du soin de connaître si l'accident peut ou non être attribué à quelque crime, délit ou autre baraterie de patron, ou à quelque connivence dans la vue de tromper des assureurs, et transmettront tous les renseignemens nécessaires au ministre de la marine, qui les fera communiquer au procureur-général près telle cour qu'il appartiendra.

63. Ils nommeront, en se conformant aux conventions ou usages, tous séquestres, gardiens ou dépositaires des objets sauvés, et feront les marchés nécessaires avec les hommes du pays, soit pour obtenir leur assistance, soit pour se procurer des magasins où les objets sauvés puissent être mis en dépôt.

64. Aussitôt que le consul pourra connaître les noms du navire, du capitaine, et les autres renseignemens qu'il lui paraîtra utile de communiquer au public, il prendra les mesures convenables pour avertir les intéressés. Il en donnera avis par les voies les plus promptes au ministre de la marine et à l'administration du port de départ et du port de destination.

65. Si, lors de l'échouement ou après, les propriétaires ou assureurs du navire et des marchandises y chargées, ou leurs correspondans, munis de pouvoirs suffisans, se présentent pour opérer le sauvetage par eux-mêmes, en acquittant les frais déjà faits et donnant caution pour ceux qui resteraient à faire, le consul pourra leur laisser le soin de gérer le sauvetage. Il en sera de même lorsque le capitaine, le subrécargue ou quelque passager justifiera de pouvoirs spéciaux pour procéder au sauvetage en cas de sinistre.

Si le consul refuse d'obtempérer à ces demandes, sa décision sera motivée, et il sera donné acte des dires et réquisitions des parties.

66. Le consul se concertera avec l'autorité locale pour qu'elle lui prête son appui dans toutes les circonstances qui pourraient exiger l'emploi de la force publique. En cas de vol ou de tentative de vol, il signalera les coupables à la justice du lieu.

67. Si, à l'occasion du naufrage et des mesures de conservation et de sauvetage auxquelles le consul doit se livrer, il est nécessaire de prendre quelques précautions à l'égard des administrations sanitaires du pays, ou de leur donner des avis, il veillera à ce que tout ce qui est convenable ou obligatoire soit exactement observé.

68. Les consuls interposeront leurs soins et leurs bons offices auprès des autorités du pays pour obtenir la réduction ou la dispense des taxes sur les marchandises qui se trouveraient avariées par l'effet du naufrage, ou que les circonstances obligeraient de vendre dans le pays.

69. En cas d'échouement sans bris, le consul prendra les mesures nécessaires pour faciliter au capitaine les moyens de remettre le navire à flot. Il pourra ordonner que

le navire soit démoli, si la nécessité de désobstruer l'entrée du port ou le lieu d'échouement était reconnue indispensable, ou si l'état des lieux, les réglemens locaux, les déclarations ou réquisitions des autorités du pays ne permettaient pas qu'on eût le temps suffisant pour relever et dégager le navire.

Dans les décisions et déclarations relatives au cas de l'espèce, il procédera, comme dans toute autre circonstance où il s'agit de statuer sur l'innavigabilité d'un navire, d'après l'avis d'experts assermentés, dont le procès-verbal sera annexé à la décision.

70. Le consul pourvoira au paiement des frais de sauvetage d'après une fixation amiable avec ceux qui y auront travaillé. En cas de difficultés, il en fera la taxe, si les soins ont été donnés par l'équipage du navire, et se conformera à celle qui aura été faite par l'autorité locale compétente, si les soins ont été donnés par des étrangers; il pourvoira également aux dépenses de nourriture et autres frais indispensables pour la conservation de l'équipage et son renvoi en France, de la manière réglée par les articles 35, 36 et 37 ci-dessus.

71. Lorsque des propriétaires, assureurs, ou leurs fondés de pouvoirs, se présenteront pour obtenir la remise d'objets à l'égard desquels ils justifieront de leurs droits, la délivrance leur en sera faite par ordre du consul, moyennant l'acquittement proportionnel des frais.

72. Afin d'acquitter, conformément à l'article 70, les frais et dépenses du sauvetage, le consul fera procéder, selon que l'urgence ou les circonstances pourront l'exiger, à la vente publique de tout ou partie des débris, agrès et apparaux sauvés.

Il pourra également, en cas d'avarie, et après avoir fait constater par des experts assermentés l'état des marchandises, faire procéder à la vente de celles qu'il y aurait de l'inconvénient à garder en magasin.

73. Il est interdit aux consuls et chanceliers de se rendre directement ou indirectement acquéreurs ou adjudicataires de quelque partie que ce soit de ces objets et de tous autres vendus d'après leurs ordres ou par leur entremise.

74. Dans le cas où aucune partie de la cargaison n'ayant pu être sauvée, le seul produit des débris du navire ne suffirait pas pour acquitter les dépenses du sauvetage, ainsi que les secours indispensables aux naufragés, et, s'il y a lieu, leurs frais de conduite, le consul avancera le complément nécessaire, et s'en remboursera aussitôt par des traites sur le trésor public, à viser pour acceptation par notre ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies.

S'il y a eu des marchandises sauvées, le consul pourra en faire vendre aux enchères jusqu'à concurrence de la part incombant à ces marchandises dans les frais généraux de sauvetage, d'après les comptes de liquidation.

75. Si contrairement, soit aux traités ou conventions, soit au principe de la réciprocité, les autorités locales, dans les pays où elles sont en possession de donner exclusivement leurs soins au sauvetage des navires, exigeaient des droits autres que ceux fixés par les tarifs ou par l'usage, ou que, de toute autre manière, il fût porté atteinte aux droits de propriété des Français, nos consuls feraient les représentations ou protestations convenables.

Ils agiraient de même, si l'autorité locale leur contestait le droit de gérer librement le sauvetage des navires français dans les pays où ce droit leur est accordé, soit par les traités ou conventions, soit en vertu du principe de la réciprocité.

76. Lorsque les consuls et chanceliers seront obligés de se déplacer pour des opérations relatives à un naufrage, il leur sera alloué des frais de voyage et de séjour, conformément aux tarifs de chancellerie : toute autre perception, sous quelque forme ou dénomination que ce puisse être, pour leurs soins et leur travail, comme remplissant à l'étranger les fonctions dont les commissaires des classes sont chargés en France, leur est interdite.

77. Tous les trois mois, les consuls adresseront au ministre de la marine un compte présentant, par bâtiment, le résultat des opérations relatives au service des bris et naufrages. Ce compte sera appuyé de tous les procès-verbaux de sauvetage et de vente, ensemble de toutes les pièces justificatives concernant les recettes et les dépenses propres à chaque bâtiment.

Le solde du compte sera remis sur-le-champ au ministre de la marine, soit en traites de toute solidité, soit en numéraire, s'il n'a pas été possible de se procurer des traites. Les traites ou connaissemens seront à l'ordre du trésorier-général de

l'établissement des Invalides, qui est chargé d'en encaisser le montant et de le faire parvenir, sans retard et sans frais, au domicile des parties intéressées.

TITRE VI. — *Des Armemens en course et des Prises.*

78. Nos consuls se conformeront, en ce qui les concerne, au règlement du 2 prairial an XI (22 mai 1803), lorsqu'il y aura lieu d'autoriser des armemens en course dans leur arrondissement; et lorsque des prises y seront conduites, ils se dirigeront d'après les prescriptions des arrêtés du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), et du 9 ventose an IX (28 février 1801).

CONSULS GÉNÉRAUX ET CONSULS DE FRANCE
DANS LES VILLES ET PORTS DES NATIONS ÉTRANGÈRES.

RÉSIDENCES.	MM.
	RUSSIE ET POLOGNE.
Saint-Pétersbourg.	VALADE, vice-consul, chancelier de l'ambassade.
Odessa.	VASSE DE SAINT-OUEN, consul.
Riga.	MAIFFRÉDY, consul.
Tiflis.	DE RATTI-MENTON, consul.
Varsovie.	DURAND (Raimond), consul.
	SUÈDE ET NORWÉGE.
Stockholm.	DAVEY, vice-consul, chancelier de la légation.
Christiania.	FOURRIER DE SERRE, consul.
	DANEMARCK.
Elseneur.	DEZOS DE LA ROQUETTE, consul.
	GRANDE-BRETAGNE.
Londres.	DURAND SAINT-ANDRÉ, consul général. DE LA RUE DE VILLERET, vice-consul.
Dublin.	DE CUSSY, consul.
Edimbourg.	ANGRAND, consul.
Gibraltar.	DE VAUBICOURT, consul.
Malte.	MIÈGE, consul.
Liverpool.	LAINÉ, consul.
	PAYS-BAS.
Amsterdam.	TELLIER DE BLANRIEZ, consul général.
Rotterdam.	HERSANT, consul.
	BELGIQUE.
Anvers.	CASSAS, consul.
Ostende.	ROSENSTIEL, consul.
	PRUSSE.
Dantzick.	DE LA BOUTRAYE, consul.
Stettin.	LAURENCE DE LALANDE, consul.
	ESPAGNE.
Santander.	GRASLIN, consul.

La Corogne.	Brochant d'Antilly, consul.
Cadix.	Mornard, consul général.
Malaga.	De Nion, *idem*.
Carthagène.	Pouqueville (Hugues), *idem*.
Valence.	Gauttier d'Arc, *idem*.
Barcelone.	Blanchet, *idem*.
Mahon (îles Baléares).	Axel-Renard, *idem*.
La Havane.	Guillemin, consul général. Aversenc, vice-consul.
Sant-Yago de Cuba.	David, consul.

PORTUGAL.

Lisbonne.	Champeaux, chancelier de la légation.
Porto.	Pichon, consul.

SARDAIGNE.

Gênes.	Le baron de Cazes, consul général.
Nice.	Comte de Canclaux, consul.
Port-Maurice.	Delaplace, *idem*.
Cagliari.	Cottard, *idem*.

DEUX-SICILES.

Naples.	Fourcade, vice-consul, chancelier de l'ambassade.
Palerme.	De Ségur-Montaigne, consul.

TOSCANE.

Livourne.	Le baron Guilleau de Formont, consul.

ÉTATS AUTRICHIENS.

Milan.	Le baron Denois, consul général.
Venise.	Silvestre de Saucy, consul.
Trieste.	Levasseur, *idem*.

ILES IONIENNES.

Corfou.	Challaye (Adolphe), consul.

ÉTATS ROMAINS.

Civita-Vecchia.	Beyle, consul.

GRÈCE.

Patras.	Devoize, consul.
Syra.	Ledhuy, *idem*.

TURQUIE D'EUROPE.

Constantinople.	Castagne, consul, chancelier de l'ambassade.
Bucharest.	Lagau, consul.
Salonique.	Guys (Charles), *idem*.
La Canée.	Fabreguettes, *idem*.
Arta.	Max. Raybaud, *idem*.

TURQUIE D'ASIE.

Smyrne.	Challaye, consul général.
Acre.	Guys (Henri), consul.
Trébisonde.	Outrey, *idem*.

Larnaca.	DESPRÉAUX SAINT-SAUVEUR, *idem*.
Tripoly.	VATTIER BOURVILLE, *idem*.
Tarsous.	GILLET, *idem*.

CHINE.

Canton.	GERNAERT, consul.

TURQUIE D'AFRIQUE.

Alexandrie.	MIMAUT, consul général.
Le Caire.	LESSEPS (Ferdinand), consul.

RÉGENCES BARBARESQUES

Tunis.	SCHWEBEL, consul général et chargé d'affaires du roi.
Tripoli de Barbarie.	BOURBOULON, consul général et chargé d'affaires du roi.

ÉTATS DE MAROC.

Tanger.	MÉCHAIN, consul général et chargé d'affaires du roi.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

New-York.	DE LA FOREST, consul général. MAURICE D'HAUTERIVE, vice-consul.
Philadelphie.	DANNERY, consul.
Charlestown.	Le comte DE CHOISEUL, consul.
Nouvelle-Orléans.	SAILLARD, *idem*.
Richemond.	DE LA PALUN, *idem*.
Savannah.	THOMASSON, *idem*.

BRÉSIL.

Rio-Janeiro.	TAUNAY, vice-consul, chancelier de la légation.
Bahia.	MARCESCHEAU, consul.
Fernambouc.	AUBOIN, *idem*.

HAÏTI.

Port-au-Prince.	MOLLIEN, consul général.
Le Cap.	CERFBERR, consul.

MEXIQUE.

St.-Lous de Potosi et Tampico.	. . . . . , consul.
Guaymas.	GLOUX, *idem*.

PROVINCES-UNIES DE RIO DE LA PLATRA.

Buenos-Ayres.	Le marquis DE VINS DE PEYSAC, consul général et chargé d'affaires. ROGER, vice-consul.

PÉROU.

Lima.	BARRÈRE, consul général et chargé d'affaires. ANGRAND, vice-consul.

CHILI.

Sant-Yago.	RAGUENEAU DE LA CHENAYE, consul général et chargé d'affaires.
Valparaiso.	DE CAZOTTE, consul.

BOLIVIE.

Chuquisaca.	Buchet-Martigny, consul général et chargé d'affaires. De Verninac, vice-consul.

URUGUAY.

Monte-Video.	Baradère, consul.

AMÉRIQUE CENTRALE.

Guatimala.	Cochelet, consul général et chargé d'affaires. De Clairambault, vice-consul.

COLOMBIE.

Caracas et la Guayra.	Mahélin, consul.
Carthagène.	Ad. Barrot, consul.
Guayaquil.	De Mendeville, consul.

CONSULS GÉNÉRAUX, CONSULS ET VICE-CONSULS
DES PUISSANCES ÉTRANGÈRES EN FRANCE.

AUTRICHE.

MM.

Paris. De Rothschild, cons. gén.
Le Havre. Lemaître, consul gén.
Bordeaux. Bethman, consul gén.
Marseille. Kick, consul gén.
Bastia. Cecconi, vice-consul.
Bayonne. Lesson de Reyer, vice-consul.

BADE (grand-duché de).

Bordeaux. Clossmann (Phil. Fr.), consul.
Clossmann (Pierre-Paul), vice-consul.
Strasbourg. Hummel, vice-consul.

BAVIÈRE.

Strasbourg. Hummel, consul.
Bordeaux. De Sulzer-Wart, consul.
Bayonne. Bonnat, consul.
Montpellier et Cette. Lichstenstein, cons.

BELGIQUE.

Bordeaux. Poirier, consul.
Le Havre. Kirkpitrack, consul.
Marseille. Escalon, consul.
Nantes. Riedy, consul.
Bayonne. Miramon, consul.
Calais. Cullen, consul.
Brest. Kerjegn, consul.
Montpellier et Cette. Bazile, consul.
Dunkerque et Gravelines. De Vette (J.L.), consul.

BRÉSIL.

Le Havre. N. . . . consul.

DANEMARQUE.

Dunkerque. Donquer, consul.
Le Havre. Texier, consul.
Nantes. De Coninck, consul.
La Rochelle. De Chezeaux, consul.
Bordeaux. Kirstein, cons. Bethmann, *id.* adjoint.
Bayonne. Ide, consul.
Cette. Coulet (Pierre), cons. Coulet (Isid.), cons. adj.
Marseille. Casalis Tutein, cons. Tietjens, cons. adj.
Bastia. De Angelis, consul.

DEUX-SICILES (royaume des).

Marseille. Stella, consul général.
Bastia. Lambruschini, consul.

ESPAGNE.

Paris. Ortiz de Zugasti, cons. gén.
Le Havre. Lefer, consul.
Bordeaux. Rivas-y-Salmon, cons.
Bayonne. Urrutia, vice-consul.
Cette. Lebrun de Enriquez, consul.
Marseille. De Florez, consul.

ÉTATS ROMAINS.

Bastia. Lota, vice-consul.

ÉTATS-UNIS

Paris. N. . . . consul.
Lyon. Allinson, consul.
Le Havre. Beasley, Mesnel, consuls.
Marseille. Sievcking, consul.
Lorient. Church, consul.
Nantes. Fenwick, consul.
La Rochelle. Debessé, consul.
Bordeaux. Strobel, consul.
Cette. Privat, consul.
Marseille. Croxall, consul.

ÉTATS-UNIS MEXICAINS.

Paris. Murphy, ag. gén. du com.
Bordeaux. Ramon-Pacheco, consul.

GRANDE-BRETAGNE.

Paris. Morier, consul gén.
Calais. Marshall, consul.
Boulogne. Hamilton (Will.), cons.
Le Havre. Gordon, consul.
Brest. Perrier, consul.
Nantes. Newman, consul.
La Rochelle. Close, consul.
Bordeaux. Graham-Scott, consul.
Bayonne. Harvey, consul.
Marseille. Turnbull, consul.
Ile de Corse. Palmedo, consul.

HANOVRE.

Calais. Marshall, consul.
Rouen. Mathéus, consul.
Le Havre. Gordon, consul.
Cherbourg. Noël, consul.
Brest. Bersolle, consul.
Nantes. Webber, consul.
St.-Martin (*île de Rhé*). Rivaille-Dechézeaux, consul.
Rochefort. Guérin des Essarts, consul.
Bordeaux. De Perrot, consul gén.
Bayonne. Harvey, consul.
Cette. Krüger, consul.
Marseille. Peyron, consul.
Dunkerque. Bonvarlet, consul.

HOLSTEIN-OLDENBOURG.

Bordeaux. Focke, consul.

LUCQUES (duché de).

Bastia. Campana, consul.
Marseille. De Rivas, consul.

MECKLENBOURG-SCHWÉRIN.

Dunkerque. Carlier, consul.
Bordeaux. Basse, cons. Basse (J.-H.), c. adj.

MODÈNE.

Bastia. Cecconi, vice-consul.

MONACO (principauté de).

Marseille. Chappon (A. Alp.), consul. Chappon, vice-consul.

PARME.

Ile de Corse. Cecconi, vice-consul.

PAYS-BAS.

Paris. Thuret, consul gén.
Dunkerque. Mooser, consul.
Calais. Leveux, consul.
Boulogne. Adam, consul.
Rouen. Smith (Georges), consul.
Le Havre. Peeters (Derck), consul.
Brest. Bouet, consul.
Nantes. Labouchère, consul.
La Rochelle. Van Loon, consul.
St.-Martin (*île de Rhé*). Cousin Vallée, c.
S.-Valery-sur-Somme. Gamain, vice-c.
Caen. Pellicat, consul.
Bordeaux. Hovy, consul.
Bayonne. Dehns, consul.
Cette. Bergeryon, consul.
Marseille. Siau, consul.
Toulon. N. . . . . consul.

PROV.-UNIES DE RIO DE LA PLATA.

Paris. Larea, consul. gén.
Bordeaux. Santa-Coloma, cons. gén.

PORTUGAL.

Paris. Daupias, cons. gén.
Le Havre. Giraldes, consul.
Nantes. Rivet, cons. gén.
Bordeaux. Cosmelli, consul.
Bayonne. Da Cruz, consul.
Marseille. Faria, consul gén.

PRUSSE.

Dunkerke. Bonvarlet, consul.
Abbeville. Thomas, consul.
Saint-Valery-sur-Somme. Rousselin Michault, consul.
Dieppe. Flouet, vice-consul.
Rouen. Rondeaux, consul.
Le Havre. Werner, consul.
Caen. Moisson, vice-consul.
Cherbourg. Mange, vice-consul.
Brest. Bersolle, vice-consul.

Nantes. Pelloutier, consul.
Noirmoutier. Pineau, vice-consul.
Saint-Martin (île de Rhé). Rivaille de Chéreau, vice-consul.
La Rochelle. De Heimbach, consul.
Rochefort. Guérin des Essarts, vice-cons.
Ile d'Oléron. Didier, vice-consul.
Bordeaux. Delbrück, c. Hesse, vice-c.
Bayonne. Bardewisch, consul.
Cette. Coulet, c. Cazalis-Garonne, v.-c.
Marseille. Roullet, consul.
Calais. Dupont, vice-consul.

RUSSIE.

Paris. De Labensky, cons. gén.
Bordeaux. Wittforth, consul.
Marseille. Labaud, consul.

SARDAIGNE (royaume de).

Lyon. Cozon, consul gén.
Rouen. Rousselin-Cavey, consul gén.
Bordeaux. Southard, consul gén.
Bayonne. Crosa di Vergagni, consul.
Cette. Boggiano, consul.
Marseille. Pagano, consul gén.
Toulon. Olivieri, consul.
Bastia. Boccardi, consul gén.

SAXE.

Bordeaux. Albrecht (Ch.), consul gén. Albrecht (P.), vice-consul.

SAXE-WEIMAR (grand-duché de).

Bordeaux. Klipsch, consul.

SUÈDE ET NORVÈGE.

Paris. Méjan, consul gén.
Dunkerque. Thiéry, consul.
Calais. Dupont, consul gén.
Le Havre. Brostrom, consul.
Nantes. Moller, consul.
La Rochelle. Lange, consul gén.
Bordeaux. Pettersen, consul gén.
Montpellier et Cette. Cabanis, consul.
Marseille. Folschvon-Fels, consul gén.

SUISSE.

Lyon. Galline (Pierre), consul. Galline (C.), vice-consul.
Le Havre. Mandrot-Deluse, consul.
Bordeaux. Verdonnet, consul.
Marseille. N. . . . . consul.

TOSCANE (grand-duché de).

Marseille. Kick, consul gén.
Bastia. Cecconi, consul.

TURQUIE.

N. . . . . .

VILLES ANSÉATIQUES.

Le Havre. Lange, consul de Hambourg, Brême et Lubeck.
Nantes. Behn, cons. de Hambourg et Lubeck.
Bordeaux. Meyer, cons. gén. de Hamb. Weltner, consul de Lubeck. Maetz, vice-consul de Brême.
Bayonne. Dehn, cons. de Hamb., Brême et Lubeck.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

7e SECTION.

PÊCHES EN GENERAL.

Dans notre premier volume, pages 623 et suivantes, nous avons donné quelques renseignemens sur les pêches maritimes. Ils ne devaient être considérés que comme une introduction aux nombreux documens qui doivent servir de guides dans cette importante partie des spéculations commerciales. Nous venons aujourd'hui accroître cette section de l'Annuaire en donnant :

1° Des indications précises sur les lieux où la pêche de la baleine est la plus abondante au Nord et au Sud. (Ces indications ont été extraites d'un traité plein d'intérêt, publié par M. Jules Lecomte, sous le titre : *Pratique de la Pêche de la baleine dans les mers du Sud.*)(1).

2° La liste des navires baleiniers de France, la récapitulation du mouvement de la pêche de la baleine, du mouvement et des produits de la pêche de la morue en France pendant l'année 1832.

3° Des notes sur la pêche de la baleine en Angleterre et aux États-Unis.

4° Enfin le texte des lois et ordonnances françaises relatives à la pêche de la baleine et de la morue.

INDICATION DES LIEUX LES PLUS FAVORABLES A LA PÊCHE.

Il y a, dit M. Lecomte, des baleines dans toutes les mers ; cependant il y a des parages où, à des époques connues, on en rencontre un plus grand nombre de réunies.

Dans le Nord, les endroits où l'on en trouve davantage sont : le Spitzberg, par 86° lat. N., le Nouveau-Groenland, l'Islande, le Vieux-Groenland, le détroit de Davis, le Canada, Terre-Neuve, puis la Caroline et toute la partie de l'Océan atlantique austral, située par 40° lat. N. et 36° long. O. de Paris.

Dans le Sud, les côtes d'Afrique, depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'à 10° lat. S., les parages situés à l'O. du cap de Bonne-Espérance, les îles Tristan-d'Hacuna, les côtes du Brésil et de Patagonie, les îles Malonines, l'île Mocha, les côtes du Chili; puis, dans d'autres points, Guatimala, le golfe de Panama, les îles Gallapago, les côtes à l'O. du Mexique dans la zone torride; puis le Japon, la Corée, les Philippines, le cap de Galles, la pointe de l'île de Ceylan, les environs du golfe Persique, l'île de Socotorra, les baies situées dans l'E. du cap de Bonne-Espé-

(1) Un vol. in-8°, à Paris, *à la Librairie du Commerce*, rue Sainte-Anne, n° 71.

rance, Madagascar, la Guinée; puis enfin le golfe de Gascogne, les Açores, la Baltique et la Norwége.

C'est à partir du 27° lat. S. jusqu'au 16° que se pratique la pêche de la baleine. Pendant les mois de mai, juillet et d'août, elles y viennent mettre bas leurs petits sur les vastes plages de sable qui bordent ces côtes nues et arides. Les vents régnant dans ces parages étant presque toujours de la parties du sud ou sud-ouest, les bâtimens entrent ainsi de baie en baie en courant au nord, et séjournent dans chacune d'elles tant que la pêche y est productive. Une des baies les plus fréquentées par les baleiniers, dans le Sud, est celle déterminée sur la carte réduite par le nom de *Angra-Juntas*, et connue par les baleiniers sous le nom de *Sainte-Élisabeth-Bay*. Le mouillage y est assez bon, principalement dans la partie est de l'île, située à environ deux milles de la Grande-Terre. On peut entrer dans cette baie par le nord ou par le sud; cependant le meilleur passage est celui du nord, à cause des rochers à fleur d'eau, qui se prolongent dans le sud-ouest de la pointe sud de l'île, que la carte désigne sous le nom de *Possession*. Le côté du large de l'île est inaccessible, à cause des nombreux rochers dont il est bordé. Dans les plus grands calmes, la mer y brise avec une fureur imposante; il n'est pas prudent d'en approcher avec une embarcation, parce que la disposition du rocher forme des courans qui portent à terre, et dont il serait fort difficile de se retirer. Dans le nord de cette île, parmi les rochers qui la composent dans cette partie, il y a un petit écartement qui, de loin, paraît pouvoir livrer passage à une embarcation, et par cela, dispenser de faire le tour par en dehors des brisans; mais il n'y a pas d'eau dans ce petit chenal, bien qu'il paraisse praticable; on toucherait infailliblement, si l'on voulait tenter d'y passer.

La température des côtes d'Afrique est fort inégale : souvent, dans un jour, le thermomètre varie de huit à dix degrés. Les nuits sont toujours d'une grande fraîcheur et d'une humidité malsaine dans les saisons où ces baies sont fréquentées à cause des baleines, parce que tous les matins une brume épaisse cache la terre et l'horizon; mais dans le courant de la matinée le soleil finit presque toujours par percer : à ce froid succède, par une transition non moins pénible, une extrême chaleur. Il arrive quelquefois que le soleil ne réussit pas à se montrer à travers cette brume; alors on peut compter que, midi passé, elle restera ainsi étendue sur la mer jusqu'à la nuit.

Il y a des années où les vents du sud, qui règnent presque continuellement depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'au tropique ou environ, sont plus constans et plus faibles qu'ils ne l'ont été. L'année dernière, par exemple, tous les navires qui ont fréquenté les baies pendant les mois de mai, juin, juillet et août, ont éprouvé des avaries dans leurs câbles et leurs ancres; plusieurs les ont perdus totalement, et ont été forcés de terminer leur saison de pêche sous voiles. Les coups de vent se sont succédés continuellement, en mai principalement, tantôt du nord, tantôt du sud, et le clapottement de la mer, qui subsiste encore plusieurs jours après la tourmente, empêche de pouvoir mettre les embarcations à la mer.

La baie la plus voisine de Sainte-Elisabeth, en courant vers le nord, est celle déterminée sur la carte par *Angra-Pequena*. Le mouillage y est assez bon, surtout à l'entrée de la baie, où il est prudent de se placer, parce que l'extrémité sud a peu de profondeur, qu'il reste à peine une brasse d'eau. Avec des vents de nord, en forte brise, on n'aurait point d'appareillage ni de chasse. Dans l'est de la baie, il y a deux grandes îles dont l'une est couverte de pingouins et entourée de rochers, parmi lesquels on trouve des quantités considérables de homards.

L'autre île, située dans le sud-sud-est de cette première, ne sert de retraite qu'à quelques oiseaux sauvages, dont la prise n'a d'autre utilité que la distraction que leur chasse procure. Entre cette île et la grande terre, dont elle est distante d'un mille et demi environ, le mouillage est excellent; on y est à l'abri de tous les vents, et on y a vu des navires américains dont les voiles étaient déverguées.

Après Angra-Pequena on trouve plusieurs autres petites baies, parmi lesquelles on ne remarque que Angra de Conceicao, située par 25° 40′ environ : le mouillage est également bon à l'entrée de cette baie, qui est fort poissonneuse.

Par les 23° on trouve une anse vaste et commode, connue sous le nom de *Walwish-Bay*. C'est la plus spacieuse de toutes les baies de ces parages; mais, quoique le mouillage y soit excellent, on n'y serait point à son aise dans un coup de vent, à cause de son peu d'élévation des terres. La partie sud de cette baie est fort plate;

avec une seine on peut y prendre des quantités de mulets. Le long du bord on peut pêcher à la ligne des poissons d'un goût très-délicat et dont la forme ressemble beaucoup à celle de la morue.

Après Walwish-Bay on trouve Angra-de-Saint-Ambrosio, Praya-das-Nèves, Angra-Fria, et enfin d'autres petites anses peu fréquentées jusqu'à la presqu'île des Tigres, célèbre désormais par la perte du baleinier franco-américain Woodrop-Sims. A quelques lieues de là et arrivé par les 16° 30′, on trouve Port-Alexandre, qui est le point le plus nord jusqu'où l'on descende ordinairement à la poursuite des baleines.

Mais parmi toutes ces baies, il n'est pas d'endroits préférés par elles; venant, présume-t-on, par le sud, elles entrent dans la plupart des anses, jusqu'à ce que, pressées de mettre bas, elles choisissent une plage de sable à leur convenance. On a remarqué que, dans les mois de mai et juin, qui sont l'époque du commencement de la pêche dans cette partie de l'Océan, les baleines n'habitaient guère que les trois ou quatre baies situées le plus au sud. En juillet et août, au contraire, elles courent nord, et abandonneut les premières, puis disparaissent presque tout à coup de ces parages dans certaines années, tandis que les goëlettes américaines employées à la pêche des loups marins rapportent en avoir vu pendant toute la durée de leur pêche dans d'autres temps.

Toutefois, il est convenable d'abandonner la côte d'Afrique, au plus tard, au commencement de septembre.

Après la saison de la côte d'Afrique passée, la pêche se continue dans l'ouest du cap de Bonne-Espérance, depuis les 32° jusqu'au 25 et 57° de latitude sud, et les 11° jusque par 1 et 2° environ de longitude est.

On a vu des baleines en septembre dans ces parages, mais cependant, ce n'est ordinairement qu'au commencement d'octobre qu'elles y viennent. Ainsi, en accordant une quinzaine de jours aux navires pour remonter dans le sud jusque par cette latitude de 35°, il faut, de toute nécessité, quitter la côte au commencement de septembre.

Mais il arrive à presque tous les navires qui fréquentent ces parages d'avoir quelques besoins qui les portent à relâcher avant de se diriger dans l'ouest du Cap. Presque tous les baleiniers consacrent donc ce mois de septembre à la traversée pour remonter au sud, et au séjour qu'ils ont à faire dans leur relâche.

Peu de navires vont mouiller dans la baie de la Table, parce qu'à vingt lieues de là il y a une grande et belle baie, d'où la communication avec la ville du Cap est aisée, et que les navires y sont parfaitement en sûreté. Comme une relâche d'une quinzaine de jours dans un lieu qu'on peut bien ne pas connaître n'est pas sans importance, on donnera ici quelques détails sur cette baie, comme point maritime, et sur les ressources qu'on y trouve.

De la baie de Saldagne et de la ville du Cap.

La baie de Saldagne est située par 33° 8′ de latitude sud, et 17° 55′ de longitude est. Il n'y a aucun danger à craindre en approchant de cette magnifique baie; les vents dominans sont favorables pour y entrer, quoique l'ouverture n'en soit pas très spacieuse.

Dans le sud-ouest de l'entrée est une petite île appelée *Dassen*, sur laquelle on voit une montagne formant deux pics assez remarquables; du côté opposé à babord, en rentrant, est une autre île appelée *Madagas*. Cette île, qui est couverte de pingouins, est fréquentée par ceux qui en font le commerce; ils ont élevé un mât de pavillon à l'endroit où il est facile de mettre pied à terre.

Après avoir dépassé ces points, au centre de l'entrée, est une troisième île, appelée *Marcus*, qui divise le passage en deux chenals, par chacun desquels on peut entrer sans danger. Le passage du sud conduit au mouillage qui est à l'ouest de la baie, et celui du nord même à Hootjes, où l'amarage est également fort bon.

Après avoir doublé la pointe du sud de l'île Marcus, on trouve deux petites anses (l'une, celle de Salamandre, l'autre appelée *Charonante*), dans chacune desquelles on peut mouiller depuis trois jusqu'à sept brasses d'eau. Au sud-ouest de ces deux petites baies sont deux autres îles sans importance.

Aux approches de l'île Marcus, il y a un grand fond. Si l'on a soin de se tenir hors du courant, qui est extrêmement fort entre ces deux dernières îles, on peut

jeter l'ancre très-près de Marcus; mais il faut se garder d'un banc qui s'avance au sud de l'une de ces deux îles, appelée *Schapen*, sur lequel il n'y a que deux brasses d'eau.

Il est expressément défendu de descendre dans cette île Schapen, sans une permission du résident de la baie, parce qu'elle est couverte de lapins, et qu'on y veille. Il n'y a d'eau sur aucune de ces îles.

Lorsque le vent est de l'ouest, bonne brise, la mer est assez mauvaise dans la baie; elle brise alors d'assez loin sur la côte de l'est. On doit donc mouiller, autant que possible, près de la côte de l'ouest, où il y a de l'eau, et dont l'abord est sans dangers.

Dans la baie Hootjes on peut s'approcher très-près de terre et mouiller par trois à six brasses d'eau; on est fort tranquille en tout temps dans ce mouillage. Il est à regretter qu'on ne puisse pas s'y procurer d'eau en assez grande quantité pour la provision des navires, car le mouillage dans ce point est bien supérieur à celui de toute autre partie de la baie.

Après avoir passé les îles de Meeuwen et de Schapen, on parvient, avec les embarcations, dans la partie de la baie appelée *la Rivière*, dans le sud du mouillage. Cette rivière remonte à sept milles dans les terres, au sud-est, jusqu'à un endroit appelé *Geelbeck*, où l'on trouve du poisson salé, qu'on peut se procurer à un prix raisonnable.

Les bancs de sable et le peu de largeur de la baie dans cette partie rendent le passage assez difficile pour des embarcations plus fortes que les chaloupes. La plus grande profondeur de l'eau dans le canal principal, jusqu'au fond de la baie, est de deux à quatre brasses.

Des îles Tristan-d'Hacuna.

Après avoir quitté la baie de *Saldagne*, on fait route vers l'ouest du Cap, pour tomber par les 32° environ de l'est-sud et les 11° de longitude est. C'est vers la fin de septembre que l'on commence à y trouver des baleines, et il y a des années où elles sont très-abondantes pendant les mois d'octobre, novembre et décembre, que dure cette pêche. Nous avons été à même de faire une remarque assez singulière sur l'époque de l'arrivée des baleines par cette latitude. En remontant vers le sud, après la saison des baies écoulée, pour faire de l'eau à Saldanha-Bay, nous avons parcouru, en louvoyant, dans le courant de septembre, les mêmes mers où, quinze jours après, nous prenions des baleines, tandis qu'à notre passage il n'y en avait point encore; et pourtant, à cette époque où nous remontions vers le sud, elles avaient déjà abandonné les baies, même les plus reculées, vers le nord.

En général, les baleines qu'on prend dans les baies de la côte d'Afrique, sont plus grasses que celles de l'ouest du Cap. Cela provient sans doute de l'état de gestation où elles sont lorsqu'elles visitent ces parages pour mettre bas. Chaque baleine des baies peut être estimée rapporter 90 à 100 barils d'huile, tandis que celles de Tristan-d'Hacuna ne produisent ordinairement que de 70 à 80 barils. Mais dans ces dernières mers on rencontre souvent des baleines à basse et à aileron, qui ne se montrent que fort rarement dans les baies. En diminuant la longitude est, il arrive qu'on rencontre quelquefois des gammes de cachalots; on n'en voit jamais à la côte d'Afrique.

En 1831, un trois-mâts de Nantuket, *le Tony*, a perdu six hommes de son équipage, qui ne voulurent pas abandonner leur baleine, malgré l'accroissement du vent.

Les bâtimens qui partent du port d'armement fin de février, ont l'avantage de jouir de six mois de pêche. En supposant la traversée de deux mois et demi, on arrive donc dans les premières baies vers le milieu de mai. On profitera, par conséquent, de toute la durée de la fréquence des baleines sur ces côtes; ensuite on ira à l'ouest jusqu'en décembre, où l'on peut compléter sa pêche, ou enfin s'avancer au point de faire son retour, sans aller outre, en 11 ou 12 mois. Mais un bâtiment favorisé de la rencontre des baleines pourrait, en partant en juillet, par exemple, et ne pêchant qu'à l'ouest du Cap, faire son retour en 8 mois, comme cela s'est vu plusieurs fois.

Sur les côtes de Patagonie, la pêche se fait depuis les 34° de latitude sud jusque par les 48 et 49° même latitude, pendant les mois de juin, juillet et août. Dans ces parages on est rarement contrarié par les coups de vent; la température y est douce. Les baleines qu'on prend par cette longitude sont presque toujours de

100 barils. Elles ne sont pas précisément plus grosses que celles des îles Tristan-d'Hacuna ou des baies de la côte d'Afrique, mais le gras en est plus épais et plus jaune, qualité qui fournit beaucoup plus d'huile.

Les baleines se tiennent entre le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn; elles choisissent entre ces deux caps les parages où le manger est abondant. Ainsi, par exemple, on pêche à l'ouest du cap de Bonne-Espérance depuis environ 80 lieues de terre, jusqu'aux îles Tristan, quoiqu'il arrive que les baleines se tiennent en plus grande quantité dans un espèce de 5 à 6 degrés environ. De même, le long des côtes de Patagonie, où la pêche se pratique depuis qu'on a fait le premier armement pour le Sud, les baleines viennent jusque par 25 ou 30° environ de longitude ouest. Ces baleines, poursuivies avec acharnement le long des côtes, ont pris le large; et le nombre, toujours croissant des expéditions, exigeant un champ plus vaste pour ces importantes opérations, on a poursuivi les baleines au large jusque par 40° de latitude sud, et depuis 50° environ jusque par 25 ou 26° de longitude ouest.

Ce sont ces parages qu'on distingue sous le nom de Faux-Banc; car, en effet, on n'y trouve point de fond, quoique les eaux y soient changeantes.

Les vents dominans dans ces mers sont les vents de sud-ouest, presque toujours en beau temps. Il y a beaucoup de poissons. Sur la partie appelée Faux-Banc, les baleines sont moins fortes que celles de la côte de Patagonie: rarement elles donnent plus de 80 barils d'huile.

On peut prendre des baleines aux îles Malonines, depuis le courant de janvier jusqu'en mars. Bien qu'elles y soient très-fortes, rarement on réussit à y faire une pêche abondante, parce que les coups de vent commencent à s'y faire sentir et que les approches de terre sont difficiles.

On prétend que les baleines se tiennent de préférence dans les eaux vertes: c'est une erreur; on prend des baleines dans toutes les eaux où il y a de la nourriture. Il arrive souvent que, sur le Faux-Banc, on passe en une journée dans 5 ou 6 nuances d'eau. Mais ce qu'il y a de plus remarquable dans ces parages, c'est la quantité innombrable de varech, de boitte (manger à baleine), de mousse de mer, etc., parmi lesquels on navigue.

Les bâtimens qui se décident à doubler le cap Horn trouvent dans les baies du Chili des mouillages tranquilles où parfois la pêche est très-productive. Elle s'y pratique de la même manière que le long de la côte occidentale d'Afrique.

Les points de relâche les plus fréquentés, lorsqu'on revient des côtes du Brésil, sont: Monte-Video, Rio-Janeiro, Maldonado et Sainte-Catherine. Bon nombre de baleiniers choisissent de préférence ce dernier lieu, à cause de la bonté de la rade, de l'abondance, de la modicité des prix des provisions et de la température agréable de ce point. Pour quelques barils d'huile, à défaut d'argent, on peut s'y procurer toutes les douceurs ou les choses indispensables après une longue campagne employée aux plus rudes travaux. Les fruits, les oranges surtout, et les légumes y sont en abondance; l'eau y est très-facile à faire.

Les bâtimens qui ont commencé leur pêche dans les baies de la côte d'Afrique et qui ont pu compléter leur chargement aux îles Tristan-d'Hacuna relâchent assez souvent à Sainte-Hélène, lorsque les vents le leur permettent. Mais on ne doit pas s'attendre à y trouver les ressources des autres points de relâche que nous avons déjà cités. On peut se procurer à Sainte-Hélène des ancres et des chaînes, difficilement de la mâture et du filin. Les vivres y sont chers et rares, parce que tout ce qu'il y a sur l'île est tiré du cap de Bonne-Espérance. Ce qu'on y trouve le plus facilement, ce sont des moutons et des porcs; du reste, le mouillage est bon et bien abrité par la terre.

BATIMENS BALEINIERS DE FRANCE EN 1833.

NOMS DES NAVIRES.	NOMS DES CAPITAINES.	TONNAGE.	NOMS DES PORTS.	NOMS DES ARMATEURS.
Harmonie.	Kermel.	546	Bordeaux.	Foussat fr. et Ce.
Terre-de-Feu.	Charry.	450	*Idem.*	L. Bosson.
Polétais.		475	Dieppe.	E. Michaud.
Aigle.	Crusselle.	270	Dunkerque.	Cuenin fils et Ce.
Atlas.	De Rideler.	315	*Idem.*	Ve L. Philippe.
Clio.	Piétersen.	287	*Idem.*	A. Govard.
Comte-d'Estourm.	Alix.	250	Granville.	Lemengnonnet.
Etoile-Polaire.		425	*Idem.*	Boisnard-Grandm.
Aimable-Marie.	Digard.	272	Havre.	Fauvel.
Albatros.	Smith.	465	*Idem.*	Vaquerie fr.
Asia.	Walch.	456	*Idem.*	Winslow.
Bourbon.	Curgil.	350	*Idem.*	*Idem.*
Cachalot.	Cargill.	521	*Idem.*	Mauger.
Charles.			*Idem.*	
Colbert.	Fritz.	348	*Idem.*	Foache et fils.
Colon.	Fauvel.	430	*Idem.*	Levavasseur et Ce.
Comm.-de-Paris.	Dufour.	431	*Idem.*	Mauger.
Constance.	Carruet.	458	*Idem.*	
Courrier-des-Ind.	Séra.	416	*Idem.*	Gaudin, Giraud, Ce.
Cousin.	Vénard.	391	*Idem.*	Cousin-Despréaux.
Croix-du-Sud.	Mercadier.	350	*Idem.*	Delafolie.
Duc-d'Orléans.	Baillif.	445	*Idem.*	Campion.
Georges-et-Albert.		396	*Idem.*	Winslow.
Guillaume-Tell.	Buchon.	409	*Idem.*	Gaudin.
Havre.	Bidel.	366	*Idem.*	Lamotte et Ce.
Harmonie.	Baxter.	430	*Idem.*	*Idem.*
Héva.		434	*Idem.*	*Idem.*
Liancourt.		431	*Idem.*	Winslow.
Magellan.	Letilly.	330	*Idem.*	Gaudin et Campion
Maryland.	Larl.	506	*Idem.*	Winslow.
Mississipi.	Descarrières.	393	*Idem.*	Robin.
Pallas.	Hathaway.	412	*Idem.*	Winslow.
Persévérance.	Hurtel.	388	*Idem.*	Giraud et fils.
Réunion.	Lefebvre.	403	*Idem.*	Girod et Ce.
Roland.	Vexier.	355	*Idem.*	Ballot jeune.
Rose.	Lemaréchal.	362	*Idem.*	Gaudin et Ce.
Tourville.	Monnet.	361	*Idem.*	Delafolie.
Tristan.	Morin.	271	*Idem.*	Chaubert Barbulée
Vaillant.	*Idem.*	379	*Idem.*	Duroselle et Ce.
Ville-de-Rennes.			*Idem.*	
Souvenir.	Vidal.	393	Marseille.	Toussaint-Bonet f.
Athénaïs.	G. Guichet.	351	Nantes.	B. Dufou et fils.
Bisson.	Gauthereau.	376	*Idem.*	*Idem.*
Entreprenant.	Lequin.	249	*Idem.*	V.-L. Marie et fils.
Deuxième-Océan.	Distant.	340	*Idem.*	Dobrée, de Conninck.
Premier-Nantais.	Coustar.	440	*Idem.*	Pelloutier et Ce.
Triton.	Uphan.	315	*Idem.*	Dobrée, de Conninck.
Jean-Jacques.	Guérin.	650	Saint-Malo.	L. Hovius.

Récapitulation des Armemens faits en France, en 1832, *pour la Pêche de la Baleine.*

Il est entré, en 1832, dans les ports de France, 17 navires venant de la pêche de la baleine, jaugeant ensemble 7,753 tonneaux, et montés par 728 hommes d'équipage.

Il est sorti pour la pêche de la baleine 22 navires jaugeant 8720 tonneaux, et montés par 721 hommes d'équipage.

Il ne nous est pas possible d'évaluer les produits de la pêche, les retours ne s'opérant pas tous dans la même année.

TABLEAU COMPARATIF DES RETOURS DE LA PÊCHE DE LA MORUE,

EFFECTUÉS CHAQUE ANNÉE, DE 1823 A 1832.

ANNÉES.	NAVIRES.			PRODUITS DE PÊCHE IMPORTÉS.							
				MORUES				HUILES.	DRACHES.	ROGUES.	ISSUES.
				vertes.		sèches.					
	NOMBRE.	TONNAGE.	ÉQUIPAGE.	Nombre.	Poids.	Nombre.	Poids.				
	nav.	tonn.	hom.	m.	kil.	m.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
1823	184	16,258	3,655	1,339,189	4,407,730	7,812,055	4,423,739	415,210	136,301	6,843	—
1824	348	36,999	6,772	2,404,591	7,677,824	27,830,666	14,691,189	1.353,898	248,630	10,039	—
1825	336	35,172	6,311	2,248,741	7,288,949	35,854,491	15,823,731	1,294,336	242,960	7,387	—
1826	341	38,938	7,088	3,076,734	8,627,341	37,141,091	15,591,664	1,063,670	249,598	6,331	—
1827	387	44,868	8,238	3,471,255	9,046,145	35,453,741	15,970,250	1,201,623	316,503	3,229	—
1828	381	45,094	7,957	4,525,231	12,838,291	35,818,651	17,256,155	1,395,897	287,362	8,436	—
1829	414	50,574	9,428	3,827,548	10,548,878	42,482,441	20,377,594	1,909,147	337,063	10,762	—
1830	377	45,036	8,174	3,973,618	10,400,302	28,310,194	13,645,790	1,156,059	275,471	5,102	232,163
1831	302	35,180	6,243	3,719,251	9,922,680	25,583,338	12,817,943	1,163,229	287,702	14,319	179,256
1832	335	39,954	7,315	4,513,537	11,664,151	30,598,338	14,514,609	1,343,206	301,384	43,413	222,845

TABLEAU COMPARATIF DES EXPORTATIONS DE MORUES,

EFFECTUÉES CHAQUE ANNÉE, DE 1823 A 1832.

ANNÉES.	DESTINATIONS.									TOTAUX.
	MARTINIQUE.	GUADELOUPE.	CAYENNE.	SÉNÉGAL.	BOURBON.	ESPAGNE par terre.	PORTUGAL.	ITALIE.	LEVANT et BARBARIE.	
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
1823	498,521	341,722	5,272	—	53,319	22,686	—	666,210	20,662	1,608,393
1824	598,350	505,571	70,435	—	105,623	955	—	1,026,446	—	2,307,380
1825	900,548	1,054,576	76,482	—	215,898	—	—	1,664,333	71,125	3,992,962
1826	1,335,556	952,391	276,617	5,126	364,699	114,954	—	1,225,425	81,110	4,355,878
1827	1,414,158	1,551,529	97,394	5,300	106,609	13,175	—	1,753,355	92,149	5,033,669
1828	1,933,047	2,394,083	84,745	—	684,983	10,125	—	1,296,952	187,547	6,591,482
1829	1,612,378	3,313,427	236,226	7,386	1,461,375	5,000	1,313	2,094,576	42,528	8,774,209
1830	2,001,326	1,339,360	82,433	—	127,592	600	—	1,394,366	165,859	5,111,536
1831	1,744,618	2,820,075	131,157	—	210,345	63,802	—	1,635,945	114,476	6,720,418
1832	1,238,948	1,444,401	143,665	5,083	124,364	504	—	2,064,718	201,957	5,223,639

État actuel de la Pêche de la Baleine en Angleterre.

Suivant le capitaine Scoresby, la quantité moyenne des vaisseaux anglais envoyés à la pêche de la baleine, pendant les neuf années finissant en 1818, s'élève à 91 5/8 bâtimens pour ceux qui avaient été équipés dans les ports de l'Angleterre, tels que ceux d'Hull, Londres, Whitby, Newcastle, Liverpool, Berwick, Grimsby et Lynn, et à 40 1/9 pour les ports de l'Écosse, tels que ceux d'Aberdeen, Leith, Dundée, Peterhead, Montrose, Banff, Greenock, Kirkady et Kirkwall.

En 1830, le nombre de 91 bâtimens des ports de l'Angleterre était descendu à 41, tandis que ceux des ports de l'Ecosse s'étaient élevés à 50; en sorte qu'il y a eu, pendant le cours de douze ans, une diminution dans cette pêche d'environ 30 p. 100. La pêche de 1830 a été une des plus désastreuses qu'on ait jamais éprouvées; des 91 baleiniers qui partirent, 19 se perdirent corps et biens, et un nombre pareil retourna sans avoir pris un seul poisson; 17 autres bâtimens n'apportèrent qu'une seule baleine, et le plus grand nombre des autres n'avait que deux à trois baleines, et la valeur de la pêche de cette année, d'après l'estimation la plus élevée, ne s'éleva qu'à 155,565 liv. st., tandis que celle de l'année précédente (1829) avait produit 376,150 liv. st. La pêche de 1831 n'a pas été pareillement fort heureuse, quoiqu'elle ne l'ait pas été à un si haut degré. Il y eut trois naufrages. Son produit, comparé avec celui de l'année précédente, a été de 4800 tonneaux d'huile, au lieu de 2205; et de fanons, 230 tonneaux, au lieu de 119. Mais en 1829 on avait obtenu 10,672 tonneaux et 802 de fanons. La valeur totale de la pêche en 1831, lorsque le prix de l'huile était tombé de 50 à 30 liv. st., et les fanons de 380 à 200 liv. st., a été estimée seulement à 190,000 liv. st.

Quant à la pêche de 1832, elle a été, à ce qu'on prétend, très-favorable.

Il ne serait pas juste néanmoins de juger de la valeur de cette pêche seulement d'après ces deux dernières années. La pêche anglaise a donné dernièrement un produit qui a de beaucoup excédé même celle des Hollandais dans la période de sa plus grande prospérité. Il a été importé, pendant les cinq années finissant en 1818, en Ecosse et en Angleterre, 68,940 tonneaux d'huile, et 3420 tonneaux de fanons, qui, y compris 10,000 liv. st. de peaux, ont produit 2,834,110 liv. st., ou 566,822 liv. par an. Mais on doit se rappeler que c'était le temps de la prime, qui, depuis 1750 jusqu'en 1824, a coûté à la nation environ deux millions et demi de livres sterling, ou 63 millions de francs.

Pêche de la Baleine des bâtimens anglais en 1832.

D'après un rapport sur la pêche de la baleine faite en 1832, il paraît que 81 navires anglais ont été employés à faire cette pêche dans les détroits de Davis et du Groenland, et que de ce nombre trois vaisseaux se sont perdus. Le produit de cette pêche a été de 12,578 tonnes d'huile, contenant chacune 252 gallons, et que la quantité des fanons a été d'environ 670 tonneaux, évalués aux environs de 100,000 liv. st. La valeur de l'huile a été de 250,000 liv. st., et le nombre des marins que cette pêche a employé a été de 4000.

Pêches anglaises de la Baleine en 1833.

Le journal du comté de Fife, en Ecosse, annonce que tous les baleiniers sont maintenant arrivés. Quoique leur succès ait été varié, comme cela arrive toujours, néanmoins les pêches ont été en général productives, comme on peut le voir par le tableau suivant :

Le baleinier *la Princesse-Charlotte*, cap. Adamson, a pêché	31 baleines.	280 tonn.
L'Aviso, cap. Deuchars.	29	270
Thomas, cap. Thoms.	28	273
Dorothée, cap. Davidson.	16	245

Le baleinier *l'Héroïne*, cap. Welch, a pêché	30 baleines.	240 tonn.
Friendship, cap. Davidson.	29	197
Alexandre, cap. Thomas.	26	190
Ebor, cap. Cameron.	14	180
Horn, cap. Stephenson.	12	140
Totaux.	215 baleines.	2015 tonn.

Les fanons s'élevèrent à 100 tonneaux. En évaluant une tonne d'huile à 20 liv. st., et une tonne de fanon à 150, la valeur des 9 chargemens s'élevera à 63,300 liv. st., et le produit entier des pêcheries à 15,000 tonnes.

Voici un tableau exact des produits de la pêche des baleiniers de l'Angleterre dans le détroit de Davis et au Groenland pendant l'année 1833.

Nombre des BALEINES.	Noms des PORTS.	TONNES D'HUILE.
26	Hull.	4821
11	Peterhead.	1625
9	Dundée.	2001
6	Aberdeen.	1016
5	Leith.	1070
4	Newcastle.	841
5	Kirkaldy.	899
3	Montrose.	475
2	Whitby.	445
2	London.	392
2	Burntisland.	280
1	Berwick.	210
76		14075

Produits de la Pêche de la Baleine aux Etats-Unis.

Les Etats-Unis de l'Amérique septentrionale, qui possèdent un grand nombre de ports sur l'Océan atlantique, sont favorablement situés pour la pêche de la baleine, à laquelle les Américains se livrent avec un succès qui leur donne un produit considérable. On a calculé qu'il y avait aux Etats-Unis environ 800 bâtimens baleiniers, montés par à peu près de 10,000 à 12,000 marins, qui tous les trois ans et un tiers transportaient dans le pays 227,960 barils d'huile de poisson, ayant une valeur de 4 millions de dollars (environ 20 millions de francs). On évalue l'armement de chaque vaisseau, pour une croisière de deux années et demie, de 15 à 20,000 dollars.

LOI DU 22 AVRIL 1832,
SUR LA PÊCHE DE LA MORUE.

Art. 1er. A compter du 1er mars 1832, les primes accordées pour l'encouragement à la pêche de la morue seront fixées conformément aux articles ci-après.

Les primes d'armement pour la pêche de la morue seront 50 francs par homme d'équipage embarqué pour la pêche et sécherie, soit à la côte de Terre-Neuve, soit aux îles de Saint-Pierre et Miquelon;

30 francs par homme d'équipage pour la pêche, soit du grand banc de Terre-

Neuve, soit des mers d'Islande où le poisson est salé à bord et non séché à terre;

15 francs par homme d'équipage pour la même pêche au Dogger-Banck.

3. La prime de 50 francs sera due quand le navire, ayant pêché au grand banc, ira sécher à Saint-Pierre et Miquelon, ou à la côte de Terre-Neuve.

4. La prime d'armement n'est accordée qu'une fois par campagne de pêche, quand même le navire aurait fait plusieurs voyages dans une même saison.

Elle n'est accordée que pour les hommes de l'équipage inscrits définitivement aux matricules de l'inscription maritime, et pour ceux qui, n'étant que provisoirement inscrits, n'auront pas atteint l'âge de vingt-cinq ans à l'époque du départ.

5. Il est accordé une prime par quintal métrique sur les morues sèches de pêche française introduites aux colonies françaises, tant en Amérique qu'au-délà du cap de Bonne-Espérance; savoir :

24 francs sur morues exportées de France;

30 francs sur morues transportées directement des îles de Terre-Neuve, de Saint-Pierre et de Miquelon.

6. Il est accordé une prime par quintal métrique sur les morues sèches de pêche française introduites en Espagne, en Portugal, dans les Etats étrangers, sur les côtes de la Méditerranée, et dans les possessions françaises en Afrique sur les côtes de la Méditerranée; savoir :

12 francs sur morues exportées de France;

10 francs sur morues transportées directement des lieux de pêche.

7. La prime sera de 10 francs par quintal décimal sur les morues introduites en Espagne par la frontière de terre.

8. Les primes pour introduction ou exportation ne sont acquises que sur les morues parvenues, introduites et reconnues propres à la consommation alimentaire dans les lieux de destination.

9. Le transport des morues chargées aux lieux de pêche pour les destinations susceptibles de primes pourra être fait, soit par les navires pêcheurs, soit par des navires partis des ports de France pour aller recevoir les produits de la pêche.

10. Il sera payé 20 francs de prime par quintal décimal des rogues de morues que les navires pêcheurs rapporteront en France du produit de leur pêche.

11. Tout marin qui aura fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier, à la pêche de la morue sur les côtes d'Islande, sera admissible au commandement d'un navire expédié pour cette même pêche

12. Des ordonnances royales détermineront la distinction entre les hommes de mer suscepti les de compter pour la prime, et les autres hommes embarqués qui n'y auraient pas droit;

La nature des soumissions à exiger des armateurs avant de payer les primes d'armement;

Les preuves à fournir pour justifier de la destination accomplie;

Les déclarations à faire au départ pour les navires non pêcheurs partant pour lever des cargaisons aux lieux de pêche;

La justification du départ, de l'arrivée, de l'admission et du versement dans le commerce, pour la consommation alimentaire, des morues exportées aux destinations susceptibles de primes;

La forme des pièces de la liquidation des primes.

13. Les mêmes ordonnances pourront déterminer :

L'époque à laquelle les armemens annuels pour la pêche de la morue devront être mis à la mer, afin d'obtenir la prime;

La proportion du nombre d'hommes d'équipage avec le tonnage du navire pêcheur.

14. Tout armateur qui n'aurait pas fait suivre à son armement la destination portée en sa soumission sera passible du paiement du double de la prime qu'il aurait reçue ou indûment demandée.

15. Les primes fixées par la présente loi ne seront accordées qu'aux armemens ou transports de produits effectués par bâtimens français et aux seuls produits de la pêche française.

L'armateur qui aurait reçu ou demandé des primes hors de ces conditions sera passible du paiement du double des primes reçues ou demandées, sans préjudice des condamnations pour cause de contravention aux lois sur les douanes.

16. Les dispositions de la présente loi cesseront d'avoir effet le dernier jour de février 1837.

LOI DU 22 AVRIL 1832,
RELATIVE A LA PÊCHE DE LA BALEINE.

Art. 1er. La prime accordée aux armemens pour la pêche de la baleine, soit dans les mers du Nord, soit dans les mers du Sud, sera, par tonneau de jaugeage, de 70 francs, du 1er mars 1832 au 1er mars 1833, sur les armemens composés de Français sans exception; elle diminuera chaque année de 4 francs, en sorte qu'elle ne sera plus que de 54 francs du 1er mars 1836 au 1er mars 1837.

La prime sera de 48 fr. sur les armemens dont l'équipage est en partie étranger, dans les limites fixées par l'article 4 ci-après; elle diminuera chaque année de 2 fr., en sorte qu'elle sera réduite à 40 francs du 1er mars 1836 au 1er mars 1837.

Art. 2. Le navire qui aura fait la pêche, soit dans l'Océan Pacifique en doublant le cap Horn ou en franchissant le détroit de Magellan, soit au sud du cap Horn, à 62 degrés de latitude au moins, obtiendra au retour un supplément de prime, s'il rapporte en produits de sa pêche la moitié au moins de son chargement, ou s'il justifie d'une navigation de seize mois au moins.

Cette prime supplémentaire sera de :

50 francs par tonneau sur les armemens composés de Français sans exception, et décroîtra chaque année de 3 francs pour le navire qui partira du 1er mars 1836 au 1er mars 1837;

24 francs sur les armemens composés d'équipages mixtes, et décroîtra chaque année d'un franc, de manière qu'elle ne sera plus que de 20 francs du 1er mars 1836 au 1er mars 1837.

Art. 3. La prime supplémentaire sera réduite à moitié pour les navires qui auront pêché à l'est du cap de Bonne-Espérance, 45 degrés au moins de longitude du méridien de Paris, et à 48 et 50 degrés de latitude méridionale.

Art. 4. Aucun navire baleinier n'aura droit à la prime qu'à concurrence du maximum de 500 tonneaux. Il n'est point dû de prime aux embarcations ou accessoires de l'armement.

Pour avoir droit à la prime, l'équipage mixte ne pourra être composé, en étrangers, que du tiers des officiers, harponneurs et patrons, sans que le nombre puisse excéder deux pour la pêche du Sud, et 5 pour la pêche du Nord.

Les armateurs de navires destinés à la pêche de la baleine seront tenus, alors même qu'ils renonceraient à la prime, de confier moitié au moins des emplois d'officiers, de chefs d'embarcation et harponneurs, à des marins français, sous peine d'être privés de la jouissance des avantages attachés à la navigation nationale.

Art. 5. Tout marin âgé au moins de 24 ans, qui aura fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier, à la pêche de la baleine, sera admissible au commandement d'un navire baleinier.

Art. 6. Est également dérogé, en temps de paix, et en faveur des armemens pour la pêche des baleines, aux dispositions législatives sur la navigation, dans les cas suivans:

1°. Du jour où le rôle d'équipage d'un navire baleinier aura été remis au commissaire de l'inscription maritime du port de l'armement, aucun marin en faisant partie ne pourra être requis pour le service des vaisseaux de l'Etat.

2°. Sont pareillement exempts des levées, même avant la formation du rôle d'équipage, les marins engagés par un armateur pour voyage à la pêche de la baleine, dans les six mois qui précéderont le départ du navire, lorsque l'armateur aura fait, par écrit, au commissaire de l'inscription maritime, déclaration de ces engagemens, si ces marins ont déjà fait une campagne à la pêche de la baleine, ou si le capitaine sous les ordres de qui ils auront montré une aptitude suffisante.

3°. Les mousses qu'il est prescrit d'embarquer sur les navires du commerce pourront être remplacés par un égal nombre de novices.

4°. Les marins français adonnés à la pêche de la baleine, qui se présenteront aux examens pour être reçus capitaines au long-cours, seront dispensés de l'obligation de justifier de douze mois de navigation sur les bâtimens de l'Etat, s'il prouvent avoir fait trois campagnes au moins à la pêche de la baleine.

Art. 7. Des ordonnances royales détermineront la nature des soumissions à exiger des armateurs avant de payer les primes d'armement ;

Les preuves à fournir pour justifier de la destination accomplie ;

La forme des pièces de la liquidation des primes.

Art. 8. Tout armateur qui n'aurait pas fait suivre à son armement la destination portée en sa soumission sera passible du paiement du double de la prime qu'il aurait reçue ou indûment demandée.

Art. 9. Les primes fixées par la présente loi ne seront accordées qu'aux armemens ou transports de produits effectués par bâtimens français et aux seuls produits de la pêche française.

L'armateur qui aurait reçu ou demandé des primes hors de ces conditions sera passible du paiement du double des primes reçues ou demandées, sans préjudice des condamnations pour cause de contraventions aux lois sur les douanes.

Art. 10. Les dispositions de la présente loi cesseront d'avoir effet le dernier jour de février 1837.

ORDONNANCE DU 21 AVRIL 1833,

QUI OUVRE, SUR L'EX. 1832, UN CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE DESTINÉ AU PAIEMENT DES PRIMES ACCORDÉES POUR LA PÊCHE DE LA MORUE ET DE LA BALEINE.

Art. 1er. Il est ouvert au ministre secrétaire d'Etat du commerce et des travaux publics, sur l'exercice 1832, un crédit supplémentaire de 650,000 francs, destiné au paiement des primes accordées par les ordonnances du 7 décembre 1829, et les deux lois du 22 avril 1832, pour la pêche de la morue et de la baleine.

Art. 2. Les introductions de morues sèches de pêche française dans les possessions françaises sur les côtes du Sénégal jouiront des primes accordées par l'article 5 de la loi du 22 avril dernier, soit pour les expéditions directes des lieux de pêche, soit pour les réexportations de France.

ORDONNANCE DU 26 AVRIL 18 ,

RELATIVE AUX PRIMES DE LA PÊCHE DE LA MORUE.

Armemens.

Art. 1er. Les armateurs qui expédieront des navires à la pêche de la morue pour une des destinations déterminées par les art. 2 et 3 de la loi du 22 avril 1832 seront tenus, pour avoir droit à la prime :

1°. De déclarer, avant le départ, au commissaire de marine du port d'armement, la destination de l'expédition ;

2°. De comprendre dans l'équipage de tout armement destiné pour la pêche à la côte de Terre-Neuve, cinquante hommes au moins si le navire jauge 188 tonneaux ou au-dessus, trente hommes au moins de 118 à 187 tonneaux inclusivement, et vingt hommes au moins au-dessous de 118 tonneaux ;

3°. D'effectuer leur départ avant le 1er juillet, lorsqu'ils auront pour destination les îles de Saint-Pierre et Miquelon ou les côtes de Terre-Neuve ;

4°. De faire suivre au navire la destination indiquée ;

5°. De justifier, au retour, de la pêche faite par le navire ;

6°. De ne rapporter que des produits de pêche française.

Art. 2. En conséquence des dispositions des art. 4 et 12 de la loi du 22 avril 1832, seront susceptibles de compter pour la prime, quel que soit leur emploi dans l'armement, tous les hommes de l'équipage appartenant définitivement à l'inscription maritime.

Les inscrits provisoires, âgés de moins de vingt-cinq ans à l'époque du départ du navire, ne compteront pour la prime que si les fonctions qu'ils doivent remplir dans l'armement sont de nature à rendre ultérieurement leur inscription définitive.

Ne donneront pas droit à la prime les hommes non inscrits faisant partie de l'é-

quipage ni les hommes inscrits ou non inscrits, qui, sous le nom de passagers ou sous toute autre dénomination, seront transportés à Saint-Pierre et Miquelon ou à Terre-Neuve, à l'effet d'y faire la pêche pour leur propre compte.

Art. 3. La déclaration d'armement devra indiquer les noms de l'armateur, du capitaine, le tonnage du bâtiment, le nombre d'hommes de l'équipage, la destination, et contenir en outre l'engagement de faire suivre à l'armement sa destination, de ne rapporter que des produits de pêche française, et de payer, en cas de violation de ces conditions, le double de la prime reçue ou indûment demandée. Une expédition *de ladite déclaration* sera délivrée à l'armateur du navire après le départ. Elle énoncera la date effective du départ.

L'armateur devra, en outre, s'il en est requis, fournir une caution suffisante, qui sera reçue par le président du tribunal de commerce de l'arrondissement, et dont il sera donné main-levée, au retour du navire, par notre ministre du commerce et des travaux publics, sur la présentation en due forme du capitaine prescrite par l'article 4 ci-après.

Art. 4. Au retour des navires pêcheurs, l'armateur sera tenu de justifier de la destination accomplie.

Cette justification aura lieu au moyen d'une déclaration, qui devra être faite à la douane par le capitaine, à l'arrivée du navire pêcheur. Cette déclaration indiquera le port et la date du départ, le nom du navire, ceux de l'armateur et du capitaine, le lieu et la durée de la pêche, la quantité de morue qui aura pu être expédiée directement du lieu de pêche, soit aux colonies françaises, soit à l'étranger, et la quantité rapportée en France.

Le journal de bord sera produit à l'appui de cette déclaration, et, en cas de besoin, l'équipage sera interrogé collectivement ou séparément pour en reconnaître l'exactitude.

Une expédition de cette déclaration sera délivrée au capitaine, pour être adressée, par ses soins ou par ceux de l'armateur, dans le délai de trois mois au plus tard, à notre ministre du commerce et des travaux publics, chargé de faire connaître à notre ministre des finances les noms des armateurs qui n'auraient pas justifié de l'accomplissement des conditions de la prime. Il sera procédé contre ces derniers ainsi qu'il appartiendra, en exécution des articles 14 et 15 de la loi du 22 avril 1832.

L'administration des douanes transmettra en outre directement, à notre ministre du commerce et des travaux publics, un duplicata des déclarations de retour reçues par ses préposés dans les différens ports du royaume.

Art. 5. Dans le cas où une circonstance quelconque de force majeure empêcherait un navire d'accomplir sa destination ou d'effectuer son retour en France, l'armateur sera tenu d'en justifier dans le délai d'une année à dater du départ du navire.

Exportations directes des lieux de pêche.

Art. 6. Tout armateur qui expédiera d'un port de France aux lieux de pêche un navire non pêcheur, à l'effet d'y prendre une ou plusieurs cargaisons de morue de pêche française pour une destination donnant droit à la prime d'importation, devra, avant le départ de France du navire, en faire la déclaration par-devant le commissaire de la marine du port d'armement, qui lui délivrera une expédition de sa déclaration.

Les chargemens de morue faits aux îles de Terre-Neuve ou de Saint-Pierre et Miquelon par des navires pêcheurs ou non pêcheurs devront être accompagnés d'un certificat délivré; savoir :

A Saint-Pierre et Miquelon, par le commandant de ces îles, et sur les côtes de Terre-Neuve, par un des capitaines ou officiers des bâtimens de l'Etat composant la station de ces parages, ou, à défaut, par le capitaine prud'homme du havre où le chargement aura été effectué, ou enfin, dans le cas d'impossibilité, par trois capitaines de navires pêcheurs appartenant à d'autres armateurs que celui du navire chargeur.

Ce certificat indiquera le nom du navire, ceux de l'armateur et du capitaine, le poids net de la morue et le nom du ou des navires français qui l'auront pêchée; il attestera en outre la bonne qualité de la morue.

Exportations de France.

Art. 7. Tout armateur qui expédiera d'un port de France un chargement de morue pour une destination susceptible de prime sera tenu de déclarer à la douane du lieu d'expédition :

1°. Le nom du navire, du capitaine et de l'expéditeur;

2°. La destination;

3°. La quantité de morue à embarquer;

4°. La saison de pêche dont elle provient et le lieu où elle a été séchée.

Cette déclaration devra être accompagnée d'un certificat délivré concurremment par deux courtiers et deux employés des douanes, et attestant que ladite morue est de bonne qualité et bien conditionnée. Ce certificat sera visé par le président du tribunal de commerce et par le chef du service des douanes.

L'administration des douanes, après avoir fait constater le poids brut et le poids net de la morue, délivrera à l'armateur une expédition de sa déclaration, qui devra accompagner le chargement, et en transmettra en outre, directement, un duplicata à notre ministre du commerce et des travaux publics.

Débarquement des Morues dans les Colonies françaises et à l'étranger.

Art. 8. A l'arrivée à leur destination des morues expédiées, soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France, les directeurs des douanes dans les colonies et dans les possessions françaises en Afrique, sur les côtes de la Méditerranée, les agens consulaires de France dans les pays étrangers, procéderont à la reconnaissance et à la vérification des chargemens. Ils se feront à cet effet représenter :

Pour les morues expédiées directement des lieux de pêche : 1° le certificat prescrit par l'article 6 ci-dessus, et dont l'exactitude devra être attestée par le capitaine et les trois premiers officiers ou matelots de son équipage; 2° le journal de bord;

Et pour les morues venant de France, le certificat de la douane du port de départ.

Quelle que soit d'ailleurs la provenance, la morue devra être reconnue en totalité, pesée avec soin, et les poids brut et net indiqués en kilogrammes; son état de conservation et sa bonne qualité seront, en outre, scrupuleusement vérifiés; et il devra être formellement constaté, à peine de perdre tout droit à la prime, qu'elle est propre à la consommation alimentaire.

Art. 9. La vérification de la bonne qualité de la morue sera faite dans les colonies par une commission nommée par le gouverneur, et composée

D'un officier de l'administration de la marine,

D'un agent de l'inspection coloniale,

D'un fonctionnaire de l'administration municipale,

D'un membre de la chambre ou du bureau de commerce, ou, à défaut, d'un négociant notable ou d'un sous-inspecteur ou vérificateur des douanes.

Dans les pays étrangers, les agens consulaires se feront assister, dans cette vérification, par deux négocians choisis, autant que possible, parmi les négocians français établis dans le lieu de leur résidence.

Art. 10. Un certificat énonçant les résultats de cette vérification sera remis aux parties intéressées, pour servir ce que de raison, et les pièces produites par elles leur seront restituées après qu'il en aura été fait l'usage convenable.

Art. 11. Les directeurs des douanes dans les colonies et dans les possessions françaises en Afrique, sur les côtes de la Méditerranée, et les agens consulaires de France dans les pays étrangers, tiendront, pour les chargemens de morues reconnus par leurs soins, un registre énonçant toutes les circonstances nécessaires pour délivrer au besoin un *duplicata* des certificats qui viendraient à se perdre pendant la traversée.

Ils adresseront tous les trois mois, à notre ministre du commmerce et des travaux publics, par l'entremise de nos ministres de la marine, de la guerre et des affaires étrangères, un relevé sommaire de ce registre, pour servir de contrôle aux pièces fournies par les armateurs.

Il sera tenu également dans les ports de France, par les administrations de la marine et de la douane, un registre des déclarations et certificats qu'elles sont appelées à recevoir ou à délivrer.

Expéditions par terre en Espagne.

Art. 12. Pour les expéditions de morues par terre en Espagne, l'expéditeur sera tenu de déclarer à la douane du lieu de sa résidence la quantité qu'il se propose d'exporter, la saison de pêche dont elle provient, le lieu où elle a été séchée, et le bureau de douane par lequel elle doit sortir. Cette déclaration sera accompagnée d'un certificat de bonne qualité délivré dans la forme déterminée par l'article ci-dessus.

La douane, après avoir reconnu l'exactitude de la déclaration et constaté les poids brut et net de la morue, en délivrera deux expéditions qui devront être représentées par le voiturier aux officiers de la douane du bureau de sortie, et sur lesquelles ces derniers certifieront l'identité du chargement et la conformité des poids.

Ces deux déclarations seront ensuite transmises à notre ministre du commerce et des travaux publics pour la liquidation de la prime, l'une par les soins de la douane, qui en retiendra à cet effet une expédition au bureau de sortie, et l'autre par l'expéditeur.

Rogues.

Art. 13. Les capitaines de navires pêcheurs qui rapporteront en France des rogues de morues, produits de leur pêche, devront, pour avoir droit à la prime accordée par l'article 10 de la loi du 22 avril précitée, en faire la déclaration devant la douane du port de retour, en indiquant le nom du navire, celui de l'armateur, le port d'armement et la quantité de rogues importées.

Le journal de bord sera produit à l'appui de cette déclaration, et, en cas de besoin, l'équipage sera interrogé collectivement ou séparément, pour reconnaître l'exactitude des faits déclarés.

Cette déclaration devra être accompagnée d'un certificat établissant la bonne qualité desdites rogues, délivré dans la forme déterminée par l'article 7 ci-dessus.

La douane, après avoir constaté les poids brut et net des rogues importées, délivrera au capitaine une expédition de sa déclaration, et en fera parvenir un *duplicata* à notre ministre du commerce et des travaux publics.

Liquidation des Primes.

Art. 14. La liquidation des primes, dans les différens cas ci-dessus mentionnés, sera faite par notre ministre du commerce et des travaux publics, sur la remise, par les ayant-droit, des pièces ci-après :

ARMEMENT.

1° La déclaration d'armement.
2° La copie du rôle d'équipage.

EXPÉDITIONS DIRECTES DES LIEUX DE PÊCHE.

1° *Dans les colonies, y compris le Sénégal :*

1° La déclaration au départ de France.
2° Le certificat de chargement.
3° Le certificat de débarquement.
4° Le certificat de la commission coloniale.
(Les navires pêcheurs n'ont que les trois dernières pièces à fournir.)

2° *Dans les possessions françaises, en Afrique, sur les côtes de la Méditerranée, en Espagne, en Portugal et dans les États étrangers, sur les côtes de la Méditerranée :*

1° La déclaration au départ de France.
2° Le certificat de chargement.
3° Le certificat de débarquement.
(Les navires pêcheurs n'ont que les deux dernières pièces à fournir.)

EXPÉDITIONS DE FRANCE.

1° *Aux colonies :*

1° Le certificat de la douane au départ.
2° Le certificat de bonne qualité.
3° Le certificat de débarquement.
4° Le certificat de la commission coloniale.

2° *Dans les possessions françaises, en Afrique, sur les côtes de la Méditerranée, en Espagne, en Portugal et dans les États étrangers, sur les côtes de la Méditerranée :*

1° Le certificat de la douane au départ.
2° Le certificat de bonne qualité.
3° Le certificat de débarquement.

3° *Par terre en Espagne :*

1° Le certificat de la douane.
2° Le certificat de bonne qualité.

IMPORTATIONS DE ROGUES.

1° Le certificat de la douane.
2° Le certificat de bonne qualité.

Art. 15. Les pièces fournies par les armateurs devront être sur papier timbré, régulières dans leur libellé, sans rature, surcharge, ni altération, à peine de n'être point admises à la liquidation, et les signatures devront, en outre, être légalisées.

Art. 16. La liquidation sera faite de mois en mois sur la remise par les armateurs des pièces énoncées dans l'article 14 qui précède; mais les primes perçues par eux ne leur seront définitivement acquises, savoir : celles d'armement, qu'après l'accomplissement des justifications prescrites par les articles 4 et 5 de la présente ordonnance ; et celle d'importations de morue, qu'après qu'il aura été reconnu que les énonciations des pièces qui auront servi à la liquidation sont conformes à celles des relevés trismestriels prescrits par l'article 11 ci-dessus.

Art. 17. Les armateurs qui n'auront pas produit les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation des primes auxquelles ils auront droit, dans le délai de cinq années à partir de l'exercice auquel elles appartiennent, encourront la prescription et l'extinction définitive au profit de l'État. prononcées par la loi de finances du 29 janvier 1831.

Art. 18. Au moyen de la présente ordonnance, toutes les dispositions des ordonnances antérieures sont et demeurent annulées.

ORDONNANCE DU 26 AVRIL 1833,

RELATIVE AUX PRIMES POUR LA PÊCHE DE LA BALEINE.

Art. 1er. Tout armateur qui voudra expédier un navire à la pêche de la baleine sera tenu, pour avoir droit à la prime, d'en faire la déclaration préalable devant le commissaire de la marine du port d'armement.

Cette déclaration indiquera le nom et le tonnage du navire, les noms de l'armateur et du capitaine, le nombre de marins composant l'équipage, avec la distinction des Français et des étrangers, la destination du bâtiment, le port de retour. Elle contiendra en outre : 1° l'engagement de faire suivre à l'armement sa destination, de faire tenir par le capitaine un journal de sa navigation, et de ne rapporter que des produits provenant de la pêche du navire; 2° la soumission de payer le

double de la prime reçue ou demandée dans le cas de violation ou d'inexécution des conditions ci-dessus stipulées.

La date effective du départ du navire, certifiée par le commissaire de la marine, sera énoncée au bas de cette déclaration, dont il ne sera délivré une expédition à l'armateur qu'après le départ du bâtiment.

L'armateur devra en outre, s'il en est requis, fournir une caution suffisante, qui sera reçue par le président du tribunal de commerce de l'arrondissement, et dont il sera donné main-levée, au retour du navire, par notre ministre du commerce et des travaux publics, sur la production en due forme des pièces constatant que les conditions de la prime ont été accomplies.

Art. 2. Il sera procédé, à la requête de l'armateur, au jaugeage du navire, par un officier de la marine et un officier de la douane, simultanément ou séparément, et de la manière déterminée par la loi du 12 nivose an II (1), en prenant toutes les mesures de dedans en dedans.

Art. 3. Le rôle d'équipage des navires destinés à la pêche de la baleine indiquera, indépendamment des renseignemens ci-dessus énoncés, relatifs à l'armement, au tonnage et à la destination du bâtiment, les noms, prénoms, âge, lieu de naissance, grades et fonctions des individus embarqués; il se terminera par la récapitulation séparée du nombre des marins français et étrangers composant l'état-major et l'équipage desdits navires.

Art. 4. En cas de relâche dans un port où se trouve un fonctionnaire public français, ou dans le cas de rencontre d'un bâtiment de l'Etat, tout capitaine de navire baleinier sera tenu de déclarer au fonctionnaire ou au commandant français les principaux faits de sa navigation, et d'en prendre acte sur son journal de bord.

Art. 5. Au retour de la pêche, tout capitaine baleinier devra se présenter devant le commissaire de la marine du port de retour, pour y déclarer le nom et le tonnage du navire, le port d'armement, le nom de l'armateur, la date de son départ de France, les lieux où il a effectué sa pêche, la durée et les circonstances de sa navigation, la date de son retour, et la nature et le poids net des produits de sa pêche.

Le commissaire de la marine, après avoir interrogé et entendu collectivement ou séparément les hommes de l'équipage, pour s'assurer, par leurs déclarations comparées au journal de bord et au rapport fait par le capitaine, si la destination de l'armement a été accomplie, mentionnera au bas de la déclaration du capitaine le résultat de cet examen.

Une expédition de cette pièce sera délivrée au capitaine, pour être adressée, par ses soins ou ceux de l'armateur à notre ministre du commerce et des travaux publics, dans le délai de trois mois après le retour du navire. Une seconde expédition de cette déclaration sera adressée par le commissaire de la marine à notre ministre secrétaire d'Etat de la marine, pour être transmise à notre ministre du commerce et des travaux publics.

Art. 6. Indépendamment de cette déclaration, le capitaine se pourvoira devant l'administration des douanes, pour la reconnaissance et la vérification immédiates de l'espèce ou du poids des produits de pêche formant sa cargaison. Les résultats de cette opération seront consignés dans un procès-verbal dont il sera transmis directe-

---

(1) *Décret qui détermine la manière de calculer le tonnage des bâtemens.*

Du 1er janvier 1794 (12 nivose an II). N° 2010.

La Convention nationale, après avoir entendu le rapport de sa commission des douanes, décrète ce qui suit :

L'article 34 du décret du 27 vendémiaire est rapporté. Le tonnage des bâtimens sera calculé de la manière suivante :

Ajouter la longueur du pont, prise de tête en tête, à celle de l'étrave à l'étambot; déduire la moitié du produit, multiplier le reste par la plus grande largeur du navire au maître-bau; multiplier encore le produit par la hauteur de la cale et de l'entre-pont, et diviser par 94.

Si le bâtiment n'a qu'un pont, prendre la plus grande longueur du bâtiment, multiplier par la plus grande largeur du navire ou maître-bau, et le produit par la plus grande hauteur, puis diviser par 94.

ment, à notre ministre du commerce et des travaux publics, une expédition authentique, au bas de laquelle l'administration des douanes énoncera si le navire a satisfait à l'obligation de rapporter en produit de sa pêche la moitié au moins de son chargement.

Art. 7. Dans le cas où une circonstance quelconque de force majeure empêcherait un navire d'accomplir sa destination ou d'effectuer son retour en France, l'armateur sera tenu d'en justifier dans le délai de deux ans à dater du départ du navire.

Art. 8. L'administration de la marine et celle des douanes, dans les ports d'armement, tiendront un registre des déclarations et certificats concernant la pêche de la baleine qu'elles auront été appelées à recevoir ou à délivrer.

Liquidation des Primes.

Art. 9. La liquidation des primes déterminées par les articles 1, 2 et 3 de la loi précitée sera faite par notre ministre du commerce et des travaux publics, sur la remise en due forme des pièces ci-dessous énoncées; savoir :

Prime de Départ.

1° Déclaration d'armement.
2° Certificat de jaugeage.
3° Acte de cautionnement.
4° Rôle d'équipage.

Prime de Retour.

1° Déclaration de retour.
2° Certificat de douane.

Art. 10. Les pièces à fournir pour la liquidation des primes devront être sur papier timbré, régulières dans leur libellé, sans rature, surcharge, ni altération, à peine de n'être point admises; les signatures devront en outre être légalisées par les soins des armateurs.

Art. 11. Notre ministre du commerce et des travaux publics fera connaître à notre ministre des finances les noms des armateurs qui n'auraient pas produit dans les délais ci-dessus déterminés les justifications prescrites par les articles 5, 6 et 7 de la présente ordonnance, pour être procédé contre eux ainsi qu'il appartiendra, en exécution des articles 8 et 9 de la loi du 22 avril 1832.

Art. 12. Les armateurs qui n'auraient pas formé leur demande et produit les justifications nécessaires pour la liquidation des primes auxquelles ils auraient droit, dans le délai de cinq années, à partir de l'exercice auquel elles appartiennent, encourront la prescription et l'extinction définitive au profit de l'Etat, prononcées par la loi de finances du 29 janvier 1831.

Art. 13. Au moyen de la présente ordonnance, toutes les dispositions des ordonnances antérieures sont et demeurent annulées.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

8e SECTION.

ASSURANCES MARITIMES.

Traité des Assurances maritimes.

Le commerçant et l'armateur qui ne veulent pas courir le risque, l'un de perdre sa marchandise, l'autre son vaisseau sur mer, les font assurer pour la traversée qu'ils doivent faire, d'un port ou d'un pays à un autre : c'est ce qu'on appelle *assurance maritime.*

L'assurance est une convention par laquelle un particulier que l'on appelle *assureur* se charge envers un autre particulier que l'on appelle *assuré* des pertes et dommages qui peuvent arriver sur mer à un bâtiment ou aux marchandises de son chargement pendant son voyage, soit par tempêtes, naufrages, échouemens, abordages, changement de route, de voyage, de vaisseau, jet en mer, feu, prise, pillage, arrêt du souverain, déclaration de guerre, et généralement toutes sortes d'accidens de mer, moyennant une certaine somme proportionnée aux risques qu'il y a à courir, laquelle somme s'appelle *prime d'assurance.*

L'acte qui contient les conventions réciproques de l'assureur et de l'assuré se nomme *police d'assurance.*

Le contrat d'assurance est synallagmatique, car il produit des obligations réciproques. L'assureur s'oblige envers l'assuré de le garantir et l'indemniser des fortunes de la mer, et l'assuré s'oblige envers l'assureur de lui payer la prime convenue. L'assuré peut même faire assruer la solvabilité des assureurs.

Toutes les lois et règlemens anciens sur l'assurance se trouvent refondus dans le nouveau Code de commerce, dont les articles, rédigés avec précision, forment la base de l'acte d'assurance dont on ne peut se dispenser d'avoir une parfaite connaissance : c'est ce qui nous engage à les reproduire, pour qu'on puisse s'y conformer au besoin.

Du Contrat d'assurance, de sa forme, de son objet.

Art. 332. Le contrat d'assurance est rédigé par écrit; il est daté du jour auquel il est souscrit; il y est énoncé si c'est avant ou après midi; il peut être fait sous signature privée; il ne peut contenir aucun blanc; il exprime le nom de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire; le nom et la désignation du navire, le nom du capitaine, le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées, le port d'où ce navire a dû ou doit partir, les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ceux dans lesquels il doit entrer, la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer, les temps auxquels

les risques doivent commencer et finir, la somme assurée, la prime ou le coût de l'assurance, la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue, et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

333. La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différens assureurs.

334. L'assurance peut avoir pour objet le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, les agrés et apparaux, les armemens, les victuailles, les sommes prêtées à la grosse, les marchandises du déchargement, et toutes autres choses ou valeur estimable à prix d'argent, sujette aux risques de la navigation.

335. L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément. Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau. Elle peut être faite pour l'aller ou le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité, pour tous les voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables.

336. En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

337. Les chargemens faits aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés sur quelques navires qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine. Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ces cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce; mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

338. Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de France, suivant le cours, à l'époque de la signature de la police.

339. Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres; à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord.

340. Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

341. Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'article 328 pour les contrats à la grosse.

342. Les assureurs peuvent faire réassurer par d'autres les effets qu'ils ont assurés. L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

343. L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

344. En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

345. Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de France, et à défaut, entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu.

346. Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution, ou la résiliation du contrat. L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

347. Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet le fret des marchandises existant à bord du navire, le profit espéré des marchandises, les loyers des gens de mer,

les sommes empruntées à la grosse, les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

348. Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet annule l'assurance. L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

Des Obligations de l'assureur et de l'assuré.

349. Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.

350. Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempêtes, naufrages, échouemens, abordage fortuit, changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

351. Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise s'il a commencé à courir le risque.

352. Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

353. L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de *baraterie de patron*, s'il n'y a convention contraire.

354. L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

355. Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes par leur nature à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sel, ou marchandises susceptibles de coulage, sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

356. Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si le vaisseau étant parvenu à sa première destination il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

357. Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

358. S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à la concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées. Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

359. S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul. Les assureurs qui ont signé les contrats subséquens sont libérés; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée. Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquens répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats.

360. S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée, par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

361. Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau ou sur un moindre

nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées.

362. Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différens ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire.

363. Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

364. L'assureur est déchargé des risques et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci.

365. Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il n'y a présomption qu'avant la signature du contrat l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

366. La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat.

367. Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédens n'est point admise. Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire avant la signature du contrat.

368. En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue. Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.

Des Formalités qu'il faut observer pour le délaissement dans le cas de sinistre.

369. Le délaissement des objets assurés peut être fait, en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigalité par fortune de mer, en cas d'arrêt d'une puissance étrangère, en cas de perte ou de détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. Il peut être fait, en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé.

370. Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

371. Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

372. Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel. Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

373. Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée ; ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées. Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique. Dans le délai de deux ans, après la nouvelle des pertes arrivées, ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde. Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

374. Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous les autres accidens aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

375. Si, après un an expiré à compter du jour du départ du navire ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues pour les voyages ordinaires, après deux ans, pour les voyages de long cours, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur et demander le paiement

de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte. Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'art. 373.

376. Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

377. Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, aux Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà du détroit de Gibraltar et du Sund.

378. L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'art. 374, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

379. L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prerogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

380. En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

381. En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés. Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à la concurrence de la valeur des effets recouvrés.

382. Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

383. Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

384. L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution. L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

385. Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement. L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

386. Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

387. En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique; qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

388. Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés. Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

389. Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnées par l'échouement.

390. Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré, sur le chargement, est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

391. Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se pro-

curer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

392. L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

393. L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

394. Si, dans les délais prescrits par l'art. 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

395. En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre. L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite aussitôt qu'il en aura les moyens.

396. L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition. S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat, dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt ; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance. S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés. Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

Nous avons rapporté les principales dispositions des lois concernant les assurances maritimes dont la connaissance est aussi nécessaire aux assureurs qu'aux assurés, pour couvrir les risques tant sur corps que sur facultés, et les formalités qu'il faut observer dans les délaissemens en cas de sinistre, que les capitaines des bâtimens ainsi que les armateurs et les commerçans ne doivent pas ignorer pour exercer leurs recours contre les assureurs.

De la Forme du Contrat d'assurance.

Pour que l'assurance soit valable, il faut qu'une police en soit dressée, dit M. Emerigon (Traité des Assurances, t. I, p. 25), et que, dans cette police, il n'y ait aucun pacte qui soit contraire à l'essence du contrat. Au reste, l'assurance est toujours présumée faite en la manière qu'elle a dû l'être.

L'ordonnance de la marine (art. 2, h. t.) renferme à ce sujet deux dispositions essentielles qui sont encore en vigueur. Le contrat appelé *police d'assurance* sera, dit-elle, rédigée par écrit, et pourra être fait sous signature privée.

Les parties ont donc le choix ou d'écrire elles-mêmes leur contrat, ou d'employer le ministère d'un courtier ou d'un notaire.

COURTIERS. — NOTAIRES — ASSURANCES.

L'article 79 du Code de commerce, qui autorise les courtiers à rédiger le contrat d'assurance concurremment avec les notaires, donne en même temps à ceux-ci le droit de faire le courtage de l'assurance, concurremment avec les courtiers, c'est-à-dire de s'entremettre pour toutes les opérations qui doivent préparer la police d'assurance et en amener la confection.

Les notaires doivent rédiger les polices d'assurances dans les formes simples qui sont imposées aux courtiers pour la rédaction de ces mêmes actes.

Cour de cassation, 7 février 1833.

(Les courtiers d'assurances de Marseille, contre les notaires de la même ville.)

Des Formules imprimées.

Dans la plupart des places maritimes, on a des modèles imprimés de police d'assurance, dans le blanc desquels on écrit à la main les pactes particuliers dont les parties trouvent bon de convenir.

Les livres de droit sont parsemés de ces formules, dressées d'après les lois, les mœurs et le génie de chaque peuple; il est essentiel de connaître ces diverses formules afin de concilier la jurisprudence des tribunaux de chaque pays et pouvoir s'y conformer au besoin.

Il est permis de déroger aux clauses imprimées, et on est sensé y déroger, par cela seul que les clauses écrites à la main y sont contraires.

Lorsqu'il n'y a point contradiction entre les unes et les autres, les clauses imprimées doivent substister telles qu'elles se trouvent conçues, et produire leur effet, parce qu'elles ont été adoptées par les parties. Telle est notre jurisprudence.

Observations sur la Prime.

L'ordonnance nous apprend ce que c'est que la prime : c'est le coût de l'assurance. (Art. 3 et 5, h. t.)

La prime que l'assuré s'engage de payer et le péril dont l'assureur se rend responsable sont deux co-rélatifs inséparables l'un de l'autre. Leur réunion constitue l'essence du contrat.

Lorsque l'assurance est faite pour l'aller et le retour, la prime est appelée *liée*, parce que l'aller et le retour sont liés et ne forment qu'un voyage.

Si le vaisseau périt d'entrée, la prime liée est due en entier à l'assureur obligé de payer la perte, parce qu'alors le contrat d'assurance a reçu une entière consommation.

Primes des primes. C'est lorsqu'en sus du capital on fait assurer, non-seulement la prime, mais encore les primes des primes qui en dérivent.

Prime conditionnelle. En temps de guerre, on est assez en usage de stipuler que la prime sera diminuée en certains cas.

Par exemple, on fait assurer des îles françaises jusqu'à Marseille, moyennant la prime de 25 p. 100, laquelle sera réduite à 5 p. 100 si la paix est définitivement conclue avant le départ du navire.

Des Assurances pour compte d'ami ou par soumission.

Les assurances par commission sont très-fréquentes à Marseille : elles favorisent le commerce, dont elles forment une branche considérable. L'usage a introduit à cet égard certaines règles qui paraissent contraires au droit commun, mais qui ont été dictées par le bien général. La confiance publique et la facilité des affaires veulent qu'en cette matière le commissionnaire soit revêtu des actions actives et passives de son commettant, et que, pour l'exécution des polices d'assurance, il n'y ait vis-à-vis du tiers presque aucune différence entre celui qui agit pour son propre compte et celui qui agit pour celui de son commettant.

La police contiendra, dit l'art. 3, h. t., le nom de celui qui se fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire.

Si celui qui se fait assurer ne désigne aucun pour compte, il est présumé agir pour lui-même et en qualité de propriétaire.

Mais soit qu'il nomme son commettant, soit qu'il ne le nomme pas, il est considéré vis-à-vis des assureurs comme le vrai assuré; car les commissionnaires contractent souvent en leur nom propre, quoique ce soit pour leur commettant, dont ils ont ordre de ne pas divulguer les affaires.

L'omission de la qualité de commissionnaire n'altère en rien les droits du commettant vis-à-vis du commissionnaire, ni ceux de celui-ci vis-à-vis du premier.

Le tiers dont l'intérêt n'est pas blessé par l'omission de la qualité de commissionnaire ne peut pas s'en plaindre.

Dès que la police d'assurance est conforme aux connaissemens, peu importe aux assureurs que les effets assurés appartiennent ou non à la personne assurée ; il suffit que la matière du risque se trouve dans le navire. Les assureurs sont non recevables à opposer à l'assuré le défaut de propriété.

Néanmoins cette règle cesse lorsque la simulation du pour-compte a été pratiquée en fraude de l'assureur, comme si l'on fait assurer sous le nom d'un neutre les marchandises qui appartiennent à ceux qui sont en guerre avec quelque puissance maritime ; dans ce cas les marchandises venant à être prises, l'assureur peut opposer à l'assuré la question de propriété, parce qu'il y a dol.

De l'Assureur pour compte d'autrui.

L'assureur qui signe pour compte d'ami, et même pour une personne qu'il nomme, est personnellement obligé de payer la perte. Ainsi jugé par l'amirauté, le 7 février 1766 et le 9 juin 1780.

Le Dixième de la valeur de la chose assurée.

Suivant le droit commun, on peut faire assurer la valeur entière des effets qu'on expose aux risques de la mer.

Mais, afin que l'assuré soit personnellement intéressé à la conservation de la chose, il est défendu de la faire assurer en entier.

L'article 18 décide, en général, que les assurés courront toujours risque du dixième des effets qu'ils auront chargés, s'il n'y a déclaration expresse dans la police qu'ils entendent faire assurer le total.

L'ordonnance, art. 19, ajoute que si les assurés sont dans le vaisseau, ou qu'ils en soient les propriétaires, ils ne laisseront pas de courir risque du dixième, encore qu'ils aient déclaré faire assurer le total.

Le pacte de faire assurer le total est adopté en Italie ainsi qu'en Hollande ; à Amsterdam on peut même faire assurer un profit imaginaire, qu'on peut fixer à telle somme que l'on veut.

Il n'est prohibé parmi nous que dans deux cas seulement : 1° si les assurés sont dans le vaisseau ; 2° si les assurés sont propriétaires du vaisseau, soit qu'ils y soient embarqués ou non.

De la Valeur des effets qu'on fait assurer.

Comme on a recours à l'assurance, non pas pour faire quelque profit, mais pour ne pas perdre, la loi défend de faire assurer les effets au-delà de leur valeur réelle.

La nature du contrat d'assurance et la disposition de la loi se réunissent donc pour obliger l'assuré à ne pas s'écarter de la juste valeur des choses assurées.

Cependant il est difficile de définir en général le prix véritable ou la valeur réelle d'une marchandise susceptible de variation suivant le temps et les lieux.

Pothier (*Traité des Ventes*, n° 242) dit que le juste prix des choses est le prix auquel les choses de pareille nature et bonté ont coutume de se vendre dans les lieux où elles sont usitées, où elles sont exposées en vente.

On distingue le prix courant au temps et lieu du chargement, et le prix courant au temps et lieu de la décharge.

Dans l'estimation des effets qu'on fait assurer, on s'arrêtait autrefois tantôt au prix coûtant, tantôt au prix courant au temps de la perte, tantôt au prix courant au temps et au lieu du chargement.

Pour éviter toute espèce de contestation, il est plus convenable d'en porter la valeur dans la police d'assurance, en les évaluant au prix coûtant ou courant du lieu du

chargement, afin que l'assureur qui, par sa signature, aura ratifié le prix, par après ne puisse disputer.

S'il s'agit de marchandises achetées par l'assuré et non estimées dans la police, l'assuré aura le choix de justifier la valeur par ses livres ou factures, ou d'en laisser faire l'estimation suivant le prix courant au temps et lieu du chargement. (Art. 64, h. t.) Tout ce que nous venons de dire est conforme à l'art. 22, h. t., qui s'exprime ainsi : « Défendons de faire assurer ou réassurer des effets au-delà de leur valeur, par une ou plusieurs polices, à peine de nullité de l'assurance et de confiscation de la marchandise. »

Désignation de la chose assurée.

La police doit contenir les effets sur lesquels l'assurance est faite. (Art. 3, h. t.) On se borne souvent à dire qu'on fait assurer sur les *facultés et marchandises* chargées dans un tel vaisseau, ou telle somme sur le corps de tel vaisseau, ou telle somme sur corps et facultés.

Le mot *facultés* signifie le contenu, et le mot *corps* signifie le contenant et tous ses accessoires. En cas de perte, il suffit de prouver *l'intérêt assuré* qu'on avait ou sur les marchandises, ou sur le navire, ou sur l'un et l'autre, pour qu'on ait action contre les assureurs qui ont pris risque sur la chose génériquement désignée.

Il suffit que l'objet du risque se trouve contenu dans le navire pour que l'assurance faite sur *facultés et marchandises* soit valable ; car, comme le décide le *Guidon de la Mer*, ch. 2, art. 3, il n'est pas besoin en l'assurance de spécifier la quantité ou qualité de la marchandise assurée.

Cargaison est un terme générique qui embrasse tout ce qui est chargé. Celui qui se fait assurer sur cargaison est censé faire assurer ses pacotilles. Néanmoins celui qui se ferait assurer nommément et uniquement sur pacotilles, et qui n'en aurait point, ne pourrait, en cas de sinistre, rien demander aux assureurs, quoiqu'il eût intérêt sur la cargaison générale faite par les armateurs.

Si dans la police on avait spécifié la chose qu'on a voulu faire assurer, et qu'elle n'eût pas été chargée, l'assurance serait nulle, quoiqu'en eût pour son compte d'autres marchandises dans le même navire.

Les mots *sur le corps* embrassent dans leur généralité tout ce qui concerne le navire; cependant l'assurance sur le corps ne s'étend point aux marchandises, ni celle sur les marchandises ne s'étend point au navire, à moins que les parties ne l'aient voulu, et que leur volonté respective, à l'époque du contrat, ne paraisse d'une manière évidente; car, en règle générale, et surtout en cette matière, le contenu n'est pas le contenant.

Les assurances pourront être faites sur le corps et sur les marchandises, conjointement ou séparément. (Art. 7, h. t.)

L'assurance est faite séparément lorsqu'on fait assurer telle somme sur corps ou telle autre sur facultés. Dans ce cas, le corps forme une masse distincte et séparée de celle des facultés.

L'assurance est faite conjointement, lorsqu'on fait assurer une même somme *sur corps et facultés*. Dans ce cas, le corps et les facultés forment une seule masse. *Non sunt duce obligationes per se, sed una mixta.*

Les effets chargés dans le navire pendant le cours du voyage, pour compte de l'assuré, sont compris dans l'assurance indéfinie des *facultes*.

Il sera fait, dit l'art. 31, h. t., désignation dans la police *des marchandises sujettes à coulage*, sinon les assureurs ne répondront point des dommages qui pourront leur arriver par *tempête*.

La raison en est, dit Pothier (n° 104), que les marchandises sujettes au coulage sont exposées à plus de dangers que les marchandises sèches. Voilà pourquoi il est nécessaire que les assureurs en soient instruits.

Ils ne répondent cependant jamais que du dommage qui arrive par tempête, et nullement du coulage ordinaire. (Valin, *ibid*, p. 78.)

Comme ceux qui font assurer le retour ignorent le plus souvent quelles marchandises on leur enverra, l'ordonnance les dispense de la nécessité de désigner les marchandises sujettes au coulage lorsque l'assurance est faite sur retour des pays étrangers. (Art. 31.).

A l'égard de l'argent monnayé et des bijoux dont le transport n'est prohibé, il suffit qu'on ait dressé un connaissement en due forme pour qu'ils soient compris dans l'assurance généralement faite sur facultés ou marchandises.

L'usage plutôt que la loi permet de faire assurer les sommes qu'on prête à la grosse; ce n'est qu'accidentellement qu'elles s'identifient à la chose pour laquelle elles ont été données.

L'ordonnance (art. 20, h. t.) exige une stipulation spéciale au sujet du dixième qu'on veut faire assurer.

Il en est de même du *fret acquis*, que la déclaration de 1779 permet de faire assurer. Il en est de même de la somme qu'on fait réassurer.

Il en est de même enfin de la prime, et surtout de la prime des pr mes.

Définition et nature du Contrat à la grosse, de sa légalité.

Voici la définition que Pothier nous donne de ce contrat, qui a même précédé celui des assurances. — Le contrat de prêt à la grosse, dit ce savant légiste, est un contrat par lequel l'un des contractans, qui est le prêteur, prête à l'autre, qui est l'emprunteur, une certaine somme d'argent, à condition qu'en cas de perte des effets pour lesquels cette somme a été prêtée, arrivée par quelque fortune de mer ou accident de force majeure, le prêteur n'en aura aucune répétition, si ce n'est jusqu'à concurrence de ce qui en restera; et qu'au cas d'heureuse arrivée, ou au cas qu'elle n'aurait été empêchée que par le vice de la chose, ou par la faute du maître et des mariniers, l'emprunteur sera tenu de rendre au prêteur la somme, avec un certain profit convenu, pour le prix du risque desdits effets.

Parmi nous, ce contrat est appelé *à la grosse aventure*, parce que le donneur expose son argent à *l'aventure* de la mer, et qu'il contribue aux *grosses* avaries. Il est encore appelé *à retour de voyage*, parce qu'ordinairement le donneur court les risques maritimes jusqu'à l'heureux retour du navire.

La condition est dite *accomplie* lorsque le bâtiment arrive heureusement au lieu de sa destination, et la condition manque d'être accomplie lorsque la navigation n'est pas heureuse.

Il n'est pas douteux que ce contrat, sans lequel le commerce maritime languirait extrêmemement, ne soit licite. Le change ou l'intérêt que le preneur exige dans le cas d'un heureux voyage est le prix du péril, *periculi pretium*, et n'a rien dans le fait qui ressente l'usure.

Le contrat à la grosse est adopté dans toutes les places maritimes : il n'est ni une vente, ni une société, ni un prêt proprement dit, ni une assurance. Il a un caractère et des attributs qui lui sont propres. Il a été introduit dans le commerce pour l'avantage de la navigation. Il est tel qu'on l'a défini ci-dessus : il est différent de tous les autres contrats; il en forme une espèce particulière. (Pothier, n. 6, h. t.)

En considérant l'essence du contrat à la grosse, on trouve qu'il est beaucoup plus réel que personnel. La navigation forme son objet unique. Le change maritime, qui est le prix du péril, est considéré en quelque sorte comme une portion des profits du voyage. Si le navire périt, le donneur n'a rien à demander; et si rien n'a été exposé aux flots de la mer, le contrat n'a jamais été à la grosse.

Le contrat à la grosse a été autorisé par l'ordonnance de la marine, et il ne présente en soi rien qui blesse la justice, pourvu qu'il n'y ait aucune fraude.

L'emprunteur contracte par ce contrat, envers le prêteur, tout simplement l'obligation de lui rendre la somme prêtée, et de lui payer en outre le profit maritime convenu, mais il ne le contracte, même pour la restitution de la somme principale, que sous une condition; savoir : *s'il ne survient pas quelque accident de force majeure qui cause la perte des effets sur lesquels le prêt est fait.* (Pothier, n° 33.)

Nous n'avons aucune formule prescrite par la loi, ou imprimée, du contrat à la grosse. L'acte est dressé en la manière que les parties trouvent à propos. Il suffit qu'on s'explique sans équivoque, qu'on insère les clauses convenables, et qu'on ne stipule rien qui soit contraire à la nature du contrat.

Les contrats à la grosse pourront être faits pardevant notaire ou sous signature privée. (Art. 1, h. t.) Néanmoins, cela reçoit une exception à l'égard des sommes prises par les capitaines dans les Echelles du Levant. L'acte doit être passé en la

chancellerie de France, à peine de nullité. (Déclaration du 21 octobre 1727, article 30.)

Le contrat à la grosse, fait pardevant notaire et reçu dans son registre, porte hypothèque, comme tout autre contrat public; mais s'il a été fait par cédule volante, quoique dressée et signée par un notaire, il ne porte point hypothèque.

L'acte de grosse doit contenir les noms du donneur et du preneur, ceux du navire et du capitaine, expliquer la somme donnée, la quotité du change maritime, les temps et lieu des risques qui seront à la charge du donneur; déterminer si la somme est donnée sur corps (du bâtiment) ou sur facultés (la cargaison), conjointement ou séparément, et exprimer toutes les autres clauses licites dont les parties trouvent bon de convenir. (Pothier, n° 30.)

Le contrat à la grosse est aussi un des contrats aléatoires permis par le Code civil. « Le contrat aléatoire, porte ce Code, est une convention réciproque dont les effets, quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain : tel est le prêt à la grosse aventure. » (Art. 1964.)

Par conséquent, toutes les lois autorisent ce contrat pour favoriser le commerce maritime; il est en usage chez tous les peuples qui se livrent à la navigation. Cependant, aujourd'hui que les relations commerciales entre les différentes nations sont devenues plus intimes et plus actives par l'établissement des consuls dans les principaux ports de mer, les contrats à la grosse sont beaucoup plus rares, parce que les armateurs ont des correspondans qui fournissent aux capitaines de leurs bâtimens les sommes nécessaires à leurs besoins dans les lieux de leur relâche, en cas de sinistres ou d'avaries.

LLOYD-FRANÇAIS A PARIS.

L'influence qu'un établissement semblable à Londres a exercé sur les relations des négocians et des banquiers anglais avec les peuples commerçans du globe a déterminé, au commencement de l'année 1832, un établissement analogue à Paris, sous le nom de Lloyd-Français, placé avantageusement à côté de la Bourse. Le but des fondateurs, en empruntant à l'Angleterre une idée aussi utile, a été d'offrir aux négocians et aux banquiers de Paris un centre où ils puissent venir traiter de leurs affaires et de leurs intérêts.

L'administration du Lloyd-Français s'est en conséquence adressée au gouvernement pour en obtenir tous les renseignemens qui peuvent influer sur les opérations du commerce et de l'industrie, et le gouvernement s'est empressé de satisfaire à son vœu. Elle a organisé sur tous les points du globe un service de correspondance, pour être informée aussi rapidement que possible de tous les événemens politiques que le commerce est intéressé à connaître, et a mis à la disposition des négocians les journaux étrangers qui arrivent chaque jour à Paris.

L'établissement ayant obtenu un accueil favorable du commerce de Paris, l'administration du Lloyd s'est appliquée à mettre à profit les lumières que l'expérience lui a fournies sur les améliorations dont cette institution était susceptible, et maintenant les fondateurs réunissent dans leurs salons tous les documens dont le haut commerce peut avoir besoin pour éclairer ses spéculations.

Tous les jours on y trouve les communications que le gouvernement fait à la Bourse ; la cote des fonds français et étrangers sur toutes les places de commerce, et leur cours du jour à la Bourse de Paris, immédiatement après sa proclamation; quatre grands registres consacrés aux nouvelles maritimes; la marche des délibérations des deux Chambres, de demi-heure en demi-heure.

Tous les journaux qui se publient dans le monde entier.

Les assureurs du Lloyd-Français se sont réunis en assemblée générale le 7 février dernier, pour entendre le rapport de la commission de surveillance sur les opérations de l'exercice de 1833. Il résulte des comptes qui ont été soumis que la réunion des assureurs du Lloyd a couvert pendant l'année 62,743,332 fr. de risques, qui ont donné 1,106,481 fr. 39 c. de primes. Sur l'ensemble de ces opérations, 46,928,876 fr. de risques, produisant 675,480 fr. 97 c. de primes, étaient éteints au 31 décembre dernier. Les pertes et avaries payées et non payées, réglées et non

réglées, s'élevaient à la même époque à 387,452 fr. 89 c. Les comptes présentent donc un résultat brut de 288,028 fr. 80 c.; sur quoi, déduisant les frais de courtage, indemnités à la direction, etc., il reste un bénéfice net pour les assureurs de 198,081 fr. 66 c., soit 29 ½ p. % des primes éteintes.

La commission a rendu hommage à la sagesse et à la prudence de la direction, qui, dans une année généralement désastreuse pour les établissemens d'assurances maritimes, a réussi cependant à produire des résultats si avantageux.

Elle a fait remarquer avec une égale satisfaction que la réunion qui a fait, dans l'année de son début, une masse d'affaires plus considérable qu'ait jamais faite aucun établissement d'assurances maritimes sur la place de Paris, n'a cependant, malgré la multiplicité de ses opérations, ni procès à soutenir, ni même aucun différent à faire arbitrer. Rien ne prouve mieux la bonne foi qui préside aux opérations de l'établissement et ne justifie mieux la confiance dont il jouit.

L'assemblée a ensuite procédé à la nomination d'un président et de deux vice-présidens; elle a élu pour président M. le comte César de Lapanouze, et pour vice-présidens MM. Sanson-Davilliers et le baron Michel de Saint-Albin.

Il a en outre été procédé au renouvellement de la commission de surveillance. Les commissaires nommés sont : MM. Alisse père, Allamand, B. Allégri, Dufour, Aug. Martin d'André, Sanson-Davilliers et Welles.

Plusieurs membres ayant désiré que quelques modifications fussent apportées aux statuts qui régissent la réunion des assureurs, une commission *ad hoc*, composée de MM. le baron de Rothschild, F. Bartholony et Sanson-Davilliers, a été chargée de la révision des statuts. Cette commission a fait son rapport en assemblée le 19 mars. Sur les conclusions de ce rapport, il a été décidé qu'une somme de 500,000 fr., au moins, serait toujours tenue en réserve pour parer à tout événement. Cette mesure, qui peut paraître inutile pour une réunion composée de maisons dont la parfaite solidité est aussi universellement connue, indique néanmoins avec quel scrupule les assureurs du Lloyd-Français veillent à la sécurité des assurés. D'autres décisions non moins importantes et toujours dans l'intérêt de ces derniers ont été prises par l'assemblée.

Le plein de la place de Paris, c'est-à-dire le maximum des sommes qu'on peut y faire assurer par navire, est de 359,000 fr., répartis comme suit :

94,000 francs	par les assureurs du Lloyd-Français.
75,000	par la Réunion des assureurs particuliers.
60,000	par la Compagnie d'assurances générales.
50,000	par le Cercle commercial d'assurances maritimes.
40,000	par la Chambre d'assurances maritimes.
40,000	par l'Agence des compagnies belges.
359,000 fr.	

La police du Lloyd-Français couvre les risques de mer et de guerre. La Compagnie d'assurances générales a deux polices, dont l'une comprend et l'autre excepte les risques de guerre. Les polices de tous les autres établissemens de Paris exceptent ces risques. Néanmoins on obtient l'assurance à tous risques, par clause spéciale, à la Réunion des assureurs particuliers, à la Chambre d'assurances maritimes et aux Compagnies étrangères.

Les établissemens d'assurances de Paris sont composés et dirigés comme suit :

Réunion des assureurs du Lloyd-Français. Directeurs, MM. Charles Lefebvre et Louis Vandenbroek; assureurs,

MM. Alisse père.
Allamand frère et Hersent.
Allegri (B.) et Ce.
Balguerie et Ce, armateurs à Bordeaux.
MM. Bartholony frères.
Beaussier (Alex.), directeur de la Monnaie de Lille.
Boigues (L.).
Carrère (J.-B.) et Ce.

MM. Davillier (J.-C.) et Ce.
Fourchon (V^e Ph.) et fils aîné.
Gentil et Dubois.
Gibou aîné.
La Gorce.
La Panouze (César de).
Lavessière (J.-J.) et fils.
Martin d'André (Aug.).
Morin (Et.) et Ce.
MM. Paccard (B.), Dufour et Ce.
Paccard (D.-M.) et Roget.
Poupillier fils et Ce.
Rotschild (de) frères.
Saint-Albin (Michel de), ex-receveur-général des finances.
Thurneyssen et Ce.
Waru (A. de) et Ce.
Welles et Ce.

Réunion des assureurs particuliers. Secrétaire, M. Bérenger; assureurs,

MM. André et Cottier.
Beau aîné.
Blanc (J.-A.), Colin et Ce.
Caccia (J.-G.).
Chauvitau et Ce.
Darblay (A.).
Dassier (A).
D'Eichthal (Louis) et fils.
Ferrère-Lafitte et Ce.
Fould (B.-L.) et Fould-Oppenheim.
Gros, Odier, Roman et Ce.
Hagerman (Jonas).
Hentsch (H), Lecointe et Desarts.
MM. Lebeuf (Louis) et Ce.
Lefebvre (Jacques) et Ce.
Lineville, Lelièvre et Ce.
Mallet frères et Ce.
Mertian (Louis).
Odier (Gabriel) et Ce.
Périer frères.
Pierrugues, Verninac et Ce.
Riant frères et Ce.
Seillières (T.-A.).
Singer.
Vernes (Charles).

Compagnie d'assurances générales. Directeur, M. de Gourcuff. Cet établissement est une société anonyme au capital de 5 millions. Président, MM. Bartholdi, Tarbé, baron Mallet, Piegre, baron de Bray, Rousseau, Trubert, A. Martin d'André.

Cercle commercial d'assurances maritimes, prenant 40,000 fr. *par navire.* Secrétaire-gérant, M. Frédéric Lebaron, Aubert frère, J. F. Baquesne, Beyvet, Berthier frère, Bouvattier et Ce., A. Chevals, Guillon et Brault, P. F. Hémon, Lafalaise et Gentien, J.-E. Larrieu, H. Leroy, L. Marchand, Marnet fils de l'aîné, Pivent aîné, Thomas Nodler, Valpinçon, Lecreux.

Chambre d'assurances maritimes, prenant 40,000 fr. *par navire.* Directeur, M. Lacheurié; assureurs, MM. Chevalier jeune, Chevalier fils aîné, Aug. Chevalier, Alex. Guillon jeune, Ingé, Fessé-Claye, Janet frères, Moinery fils, Noblet aîné, Périer, L. Robillard, L. Rodier, Victor Thoré, etc.

Agence de compagnies belges. Directeurs, MM. Emmery, Chazot et Ce, souscrivant 25,000 fr. pour les
Compagnies d'assurances réunies de Bruxelles, 7,500 fr.
Compagnie belge d'assurances maritimes d'Anvers, 7,500 fr.
Compagnie d'assurances maritimes.

Compagnie commerciale d'assurances maritimes, au capital de dix millions de fr., établie à Anvers et autorisée par ordonnance royale du 28 *janvier* 1834.

La liste des *actionnaires-fondateurs* de la Compagnie commerciale d'Anvers, représentant un capital de HUIT MILLIONS SIX CENT MILLE FRANCS, est à la disposition des assurés, qui sont intéressés à la connaître. Ils pourront se la procurer, ainsi que les statuts de ladite Compagnie, en s'adressant :

A Amsterdam, chez	MM. NYPELS et comp., banquiers de la Compagnie.
Anvers,	Auguste MOREL, directeur de la Compagnie.
Bruxelles,	C.-L. DANSAERT, agent de la Compagnie.
Id.	Joseph. G. LEGRELLE, banquier de la Compagnie.
Bordeaux,	M. MESTRE, agent de la Compagnie.
Dunkerque,	CHAMONIN frères, agens de la Compagnie.
Havre,	A. HÉROUT, agent de la Compagnie.
Lille,	L.-B. CHAMONIN, agent de la Compagnie.

A Londres,	HANKEYS et comp., banquiers de la Compagnie.
Marseille,	J. SALABER, agent de la Compagnie.
Nantes,	P. B. GOULLIN, agent de la Compagnie.
Paris,	E. GUILLET et G. JACTA, agens de la Comp., rue Saint-Honoré, 335.
Id.	ANDRÉ et COTTIER, banquiers de la Comp., rue des Petites-Ecuries, 40.
Rotterdam,	SMFER et NORTIER, agens de la Compagnie.
Rouen,	DIARD, agent de la Compagnie.
Saint-Malo,	Louis BLAISE, agent de la Compagnie.

Une expédition notariée de l'octroi royal est déposée à Paris chez les agens Emile GUILLET et G. JACTA.

Des crédits sont ouverts, pour le cas de sinistre, à chacune des agences de la Compagnie par la maison de banque ANDRÉ et COTTIER, de Paris.

Compagnie d'assurances, à Boulogne.

L'absence d'une compagnie ou d'une agence d'assurances maritimes à Boulogne a mis jusqu'à présent les négocians dans l'obligation d'envoyer leurs ordres ailleurs. La compagnie commerciale d'assurances maritimes d'Anvers, mentionnée ci-dessus, vient d'établir une agence à Boulogne.

Avis aux Compagnies d'assurances pour les risques de la mer Noire à Constantinople.

Il ne convient nullement d'assurer pour le trajet de la mer Noire à Constantinople après le 1er novembre. La raison en est que les risques sont en petit nombre, relativement à celui dont la masse des primes d'assurances peut former un bénéfice suffisant pour combler la perte des naufrages probables dans cette saison d'hiver.

Ordinairement la prime ne dépasse pas le taux de 3 ½ pour 100. Il faut donc 28 risques, soit 28 assurances d'une somme égale pour obtenir, par les primes qu'ils rendent, le capital d'un seul naufrage. Or, il faudrait que les naufrages probables s'y limitassent à 1 sur 28 risques; quand, bien loin de là, par cette saison d'hiver, il se perd ordinairement de 8 à 10 bâtimens sur 100.

Pour trouver dans le produit des primes une somme suffisante pour couvrir ces naufrages, il faudrait pouvoir faire 280 assurances, soit assurer 280 bâtimens ou chargemens d'une somme égale, c'est-à-dire qu'il faudrait le bénéfice de 28 risques, soit 28 bâtimens d'assurés, pour un bâtiment naufragé.

Mais, depuis le 1er novembre jusqu'à la cessation de la navigation, et même en cas de reprise de la navigation pendant l'hiver jusqu'au 15 mars, époque des équinoxes, après lesquels la navigation est plus sûre, il ne s'expédie guère plus de 100 bâtimens; et cela se conçoit d'autant plus facilement que le nombre des bâtimens qui s'expédient annuellement d'Odessa va de 5 à 600. Il est donc évident qu'il ne convient pas aux assureurs de prendre des risques en hiver.

Les compagnies d'assurances devraient savoir que c'est une espèce de ruse commerciale que le recours qu'a le commerce de la mer Noire à elles pour se faire assurer en hiver. C'est parce que les négocians, étant eux-mêmes presque tous associés des compagnies d'assurances d'Odessa, s'y font assurer en été, pour participer aux bénéfices très-probables des risques dans cette saison; et pour leur éviter les chances probables de pertes dans celle d'hiver, qu'ils s'adressent aux compagnies d'assurances de l'étranger.

On en a eu un exemple dans le mois de janvier (1833), pendant lequel il a péri dans la mer Noire trente navires, la plupart chargés de blé et de suif, qui étaient partis d'Odessa dans le courant de novembre. Le quart de ces navires s'était perdu corps et biens. Les cargaisons destinées pour les ports de l'Italie avaient été presque toutes assurées par les places d'Odessa, de Trieste, de Livourne et de Gênes. Quant aux chargemens expédiés pour l'Angleterre, ils avaient été assurés à Londres.

Nouvelle Compagnie d'assurance à Taganrog.

D'après une décision du comité des ministres, rendue sur une proposition du gouverneur-général de la Nouvelle-Russie et de la Bessarabie, présenté par l'entremise du ministre des finances, S. M. l'empereur a daigné sanctionner l'établissement d'une compagnie d'assurances, fondée pour cinq ans, à Taganrog, sous le nom de *Comptoir des Garanties de la mer d'Azoff*. Cette compagnie devra se conformer, dans ses opérations, aux dispositions de la onzième partie du règlement du commerce.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

9e SECTION.

JAUGEAGE DES NAVIRES
POUR LA FRANCE ET L'ANGLETERRE.

Règles prescrites pour la Jauge des navires; des abus qui ont été faits des faux tillacs, serrages et vaigrages. (*Circulaire du directeur de l'administration des douanes*, *du* 29 *décembre* 1832.)

Les instructions pour la jauge des navires prescrivent de prendre la plus grande hauteur de la cale, en la constatant de planches sous planches, sans avoir égard à la carlingue ni au barrot (1).

Toutefois, la circulaire du 30 juin 1825, nº 922, rappelle que cette règle comporte une exception en faveur des navires qui sont pourvus d'un faux tillac, serrage ou vaigrage fixé à demeure.

Dans ce cas, on ne doit pas, pour atteindre toute la hauteur de la cale, exiger l'enlèvement de cette construction, attendu qu'alors elle est à considérer comme faisant partie intégrante du navire. Il faut, au contraire, n'y avoir aucun égard, si, au lieu d'être chevillée ou clouée, elle n'est que posée sur les membrures, de manière à pouvoir être déplacée à volonté.

Je suis informé que de faux tillacs, serrages ou vaigrages, ou même de doubles ponts, qui, paraissant placés à demeure, avaient empêché de prendre la plus grande hauteur de la cale, ont cependant été enlevés après la délivrance ou le renouvellement de l'acte de francisation.

Les navires ayant ainsi repris leur contenance primitive, qui n'avait été momentanément restreinte que pour obtenir sur le brevet de nationalité la fixation d'un tonnage inférieur à ce qu'il était en réalité, on éludait, soit entièrement, soit en partie, outre le droit de tonnage, la taxe de pilotage, qui, en général, est, comme ce droit, perceptible, d'après les indications des actes de francisation, les intérêts des pilotes et ceux du Trésor se trouvent ainsi lésés.

Les capitaines ou armateurs de ces navires ignoraient sans doute qu'ils encourent, en agissant de la sorte, une peine rigoureuse.

En effet, ceux qui, après la délivrance de l'acte de francisation, changent un navire dans son tonnage, doivent, par une déclaration préalable, se mettre en mesure d'obtenir un nouvel acte; autrement, quelles que soient les preuves encore subsistantes de son identité, le bâtiment est réputé bâtiment étranger, et la conséquence

(1) La carlingue est la pièce de bois sur laquelle on porte le mât; le barrot est le nom des solives qui se mettent d'un flanc à l'autre du bâtiment pour affermir les bordages et soutenir les tillacs.

de cette mesure est qu'il soit privé de tous les avantages réservés au pavillon national.

Ces dispositions ressortent des termes très-précis de l'art. 21 de la loi du 27 vendémiaire an II, et le devoir de la douane serait d'en assurer l'application, si l'abus dont il s'agit venait à se reproduire.

Mais afin de pouvoir, dans cette hypothèse, ôter toute espèce d'excuses aux auteurs de semblables manœuvres, et de les mettre d'ailleurs hors d'état de contester la réalité du changement clandestin opéré dans le tonnage des navires, en attribuant à une erreur commise dans la première jauge la différence de contenance qui résulterait de l'enlèvement des constructions dont il s'agit, il convient, d'une part, que l'on indique dans les actes de francisation qui seront délivrés à l'avenir, si le navire a ou n'a pas de faux tillac, serrage ou vaigrage, et qu'en outre cette indication soit ajoutée sur les brevets actuellement existant au fur et à mesure de la reconnaissance des navires; que, d'autre part, on avertisse les armateurs et les capitaines des conséquences qu'entraînerait, en cas d'infraction, l'application de la loi précitée. Dans cette vue, chaque directeur maritime devra communiquer aux chambres de commerce et aux courtiers les instructions qu'il donnera pour l'exécution des présentes dispositions.

Le maître des requêtes, directeur de l'administration,

Signé Th. Grétrein.

Modèle du Calcul à faire pour opérer le Jaugage des bâtimens.

Longueur du pont	92 p. 10 p.	(A)	2204 . 9 . 6
Largeur intérieure	23 9	Hauteur intérieure.	14 p. 6 p.
	276		8816
	184		2204
	46		1102
	23		7 . 3
	11 . 10 . 6		3 . 7 . 6
	7 . 11		7 . 3
	(A) 2204 . 9 . 6		31969 . 5 . 9

Ce résultat de 31,969. 5. 9, divisé par 94, donne 340 tonneaux 9/94.
Pour un navire à deux ponts, le calcul est le même.

Acte relatif au Jaugeage (tonnage) des vaisseaux anglais.

Le jaugeage ou tonnage de tout vaisseau qui doit payer un droit quelconque aux Docks devra être constaté d'après le certificat du registre dudit vaisseau. Tout capitaine ou autre personne ayant le commandement d'un navire est obligé d'exhiber ce pareil certificat du registre, et d'acquitter en même temps les droits à la personne qui sera dûment autorisée à en faire le recouvrement. En cas de différent relativement au tonnage de quelque vaisseau que ce soit qui n'aura pas été enregistré, ou de quelque vaisseau étranger, alors on procédera à la vérification du tonnage d'un tel bâtiment, suivant l'acte de l'an 6 du règne de Georges IV.

D'après le même acte, aucun vaisseau ne pourra posséder les priviléges accordés à la navigation britannique avant qu'il ait été enregistré de la manière prescrite, et que les personnes qui en réclament la propriété aient obtenu un certificat de l'enregistrement des personnes autorisées à cet effet.

Aucun vaisseau ou navire ne pourra être enregistré, ou qui étant déjà enregistré ne pourra être considéré comme l'ayant été légalement en vertu du susdit acte, excepté ceux qui auront été entièrement construits dans le Royaume-Uni, l'île de Man ou les îles de Guernesey, Jersey, ou dans quelques-unes des colonies, planta-

tions, îles ou territoires d'Asie, d'Afrique, d'Amérique, de Malte, de Gibraltar ou d'Heligoland, qui appartenaient à Sa Majesté à l'époque de la construction de ces vaisseaux ou navires, ou de tous vaisseaux et bâtimens qui auront été condamnés dans une cour quelconque de l'amirauté, comme une prise de guerre, ou tout vaisseau qui aura été condamné par une cour compétente pour contraventions aux lois, prohibitions concernant le commerce des esclaves, et qui appartiendront et continueront d'appartenir à des sujets légalement autorisés à être les propriétaires des vaisseaux enregistrés en vertu du présent acte.

Dans le cas où quelque vaisseau qui n'aurait pas été dûment enregistré, ou qui n'aurait pas obtenu un certificat du registre, comme il a été dit ci-dessus, et qui exercerait quelques priviléges d'un navire anglais, serait sujet à être saisi, et devrait être saisi par tout officier que ce soit des douanes.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

10e SECTION.

DROITS, TARES ET USAGES DES PORTS, ET DROITS DE NAVIGATION.

BORDEAUX.

DROITS, TARES ET USAGES DU PORT.

TARIF GÉN. DES PILOTAGES DES RIV. DE GIRONDE ET GARONNE.

NAVIRES FRANÇAIS.

Pour les nav. de 10 pieds et au-dessous, chaque pilotage sera payé.			27 fr.	50 c.
10 *idem* et demi,	à 2 fr.	75 c.	28	87
11 *idem*,	à 2	75	30	25
11 demi *idem*,	à 2	75	31	62
12 *idem*,	à 2	75	33	»
12 demi *idem*,	à 3	50	43	75

Tout bâtiment français qui calera au-dessus de 12 pieds paiera 3 fr. 50 cent. par chaque pied de tirant d'eau.

NAVIRES ÉTRANGERS.

Pour les nav. étr. de 10 pieds et au-dessous, chaque pilotage sera payé.		40 fr.	» c.
10 *idem* et demi,	à 4 fr.	42	»
11 *idem*,	à 4	44	»
11 demi *idem*,	à 4	46	»
12 *idem*,	à 4	48	»
12 demi *idem*,	à 5	62	50

Tout bâtiment étranger qui calera au-dessus de 12 pieds paiera 5 francs par chaque pied de tirant d'eau ou marque, de quelque pays qu'il soit.

Lorsque les pilotes auront besoin d'une gabare de toue, elle sera payée en raison du nombre d'hommes qui l'armeront, et la gabare comptera pour un homme; les journées seront de 24 heures, et se paieront à raison du cours des journées simples, attendu que les hommes des gabares sont nourris aux frais du navire. Il en sera de même des gens employés au dérivage des navires : ils ne pourront, les uns ni les autres, abandonner le bâtiment, que lorsqu'il seront congédiés par l'officier commandant à bord, sous peine de perdre les journées qui seront gagnés, et de toute autre peine de droit et afflictive, s'il y a lieu, conformément à l'ordonnance.

MOUVEMENT DE LA RADE.

De Bacalan à un autre mouillage aux Chartrons.	10 fr.
De Bacalan à un autre mouillage au-dessus.	15
Des Chartrons en Queyries, pour y être à quatre amarres.	10
De tout point de la rade à Lormont.	15
De Lormont à tout point de la rade.	15
De devant la ville à la Bastide.	10
De la Bastide au devant de la ville.	10

Nota. Le nombre des pilotes-lamaneurs de Bordeaux et à la mer est de vingt par chacune des cinq stations de Bordeaux, Blaye, Pauillac, Saint-Georges et Royan.

Leur bureau est établi rue du Couvent, aux Chartrons

TARIF POUR LE TONNAGE ET POUR LE PRIX DE L'ARRIMAGE

DES MARCHANDISES A BORD DES BATIMENS DU COMM. DANS LE PORT DE BORDEAUX.

Quantité de pièces ou de volumes pour un tonneau d'encombrement.

120 Veltes vin, eau-de-vie ou autre liquides, en pièce de la contenance de plus de 30 veltes.
4 Barriques vin, eau-de-vie, bière ou autres liquides, de la contenance de 30 veltes et au-dessous.
6 Tierçons vin, eau-de-vie ou autres liquides, de la contenance de 20 veltes et au-dessous.
8 Demi-barriques vin ou autre liquides, de la contenance de 14 veltes et au-dessous.
2 Barriques ½ vin ou autres liquides, mises en doubles futailles, soit 5barriques pour 2 tonneaux.
4 Tierçons vin ou autres liquides, mis en doubles futailles.
6 Demi-barriques vin ou autres liquides, mises en doubles futailles.
5 Caisses ½ vin ou autres liquides de 72 bouteille grand Frontignan, soit 11 caisses pour 2 tonneaux.
6 Caisses ½ *idem* de 60 bouteilles, soit 13 pour 2 tonneaux.
7 Caisses ½ *idem* de 50 bouteilles, soit 15 pour 2 tonneaux.
8 Caisses ½ *idem* de 40 bouteilles, soit 17 pour 2 tonneaux.
10 Caisses *idem* de 36 bouteilles.
12 Caisses *idem* de 30 bouteilles.
14 Caisses *idem* de 24 bouteilles.
16 Caisses *idem* de 20 bouteilles.
27 Caisses *idem* de 12 bouteilles.
42 Caisses *idem* de 6 bouteilles.
16 Caisses de fruit à l'eau-de-vie, de 30 flacons.
20 Caisses *idem* de 24 flacons.
34 Caisses *idem* de 12 flacons.
18 Caisses câpres, olives, anchois, etc., de 30 flacons.
25 Caisses *idem* de 24 flacons.
42 Caisses *idem* de 12 flacons.
30 Caisses huile, de 12 bouteilles.
42 Caisses huile, de 6 bouteilles.
40 Caisses de 25 liv. chandelles.
34 Caisses de 25 liv. bougies.
20 Caisses prunes.
42 Demi-caisses *idem.*
72 Quarts de caisses *idem.*
8 Caisses savon tiercées.
10 Demi-caisses *idem.*

20 Caissons *id. m.*
10 Caisses ordinaires de citrons.
24 Caissons d'un fromage de Gruyère.
72 Caissons d'un fromage de pâte grasse.
100 Fromages ronds, clissés en osier.
80 Boites harengs saurs.
80 Boites prunes.
6 Tiercons viande salée.
8 Barils ordinaires, de 180 liv. de viande.
16 Demi-barils, de 90 liv. de viande.
8 Barils rogue.
25 Ancres viande salée, ou liquides de la contenance de 15 pots.
42 Ancres *idem*, légumes et herbages marinés, de 7 ½ à 8 pots.
54 Ancres *idem* *idem* de 6 pots.
12 Barils harengs saurs, de 600.
12 Barils harengs blancs.
12 Demi-barriques sardines pressées.
25 Quarts de barriques *idem*.
30 Frequins ordinaires de beurre.
45 Demi frequins *idem*.
42 Pots cuisses d'oie ou autres viandes confites mises en barils.
8 Barils farine.
8 Barils gruau.
8 Barils cendre gravelée.
8 Barils ordinaires de brai.
30 Barils suif fondu.
3 Barriques chalosse de goudron.
6 Gonnes *idem*.
16 Demi-barils *idem*.
16 Gros barils câpres ou olives.
30 Barils ordinaires *idem*.
16 Paniers vin, bière ou autres liquides, de 24 bouteilles grand Frontignan.
27 Paniers huile, de 12 bouteilles.
45 Paniers huile, de 6 bouteilles.
50 Paniers anisette mis en boucauts.
60 Paniers anisette chargés en grenier.
40 Touques ordinaires huile de lin, etc.
24 Dame-jeannes vides, du pays.
18 Dames-jeannes *id.* pleines de légumes.
30 Dames-jeannes vides, de Dunkerque.
24 Dames-jeannes *id.* pleines de légumes.
800 Bouteilles vides, grand Frontignan.
16 Pots et 16 formes à sucre, soit 32 pièces.
6 Douzaines planches refendues, de 6 pieds, soit 141 planches.
32 Douzaines cardines à barriques.
26 Douzaines cardines à boucauts.
10 Boucauts en bottes.
8 Paquets grand feuillard, de 75 brins.
10 Paquets *idem*, de 60 *idem*.
12 Paquets *idem*, de 50 *idem*.
7 Milliers grand osier, soit 14 paquets.
10 Milliers petit osier, soit 20 paquets.
12 Chaises montées.
6 Fauteuils montés.
24 Chaisses démontées.
12 Fauteuils démontés.
1 Grand moulin à vanner le café.
2 Petits moulins à vanner le grain.
6 Douzaines ébichets.
2 Grandes roues de voitures ou de cabrouets.
4 Petites roues *idem*.

36 Jantes.
2 Grandes araires.
4 Petites araires.
12 Brouettes démontées.
3 Caisses fusils de traite.
2 Grandes caisses ou coffres de pipe.
4 Petites caisses *idem*.
2 Brasses pavé de Barsac.
10 Dalottes.
6 Marches d'escalier de 3 ½ à 5 pieds.
1200 Points marmites de potin.
10 Ballots graine de trèfle ou de luzerne.
3 Balles de redon.
2 Balles de gaude.
8 Balles ordinaires de papier.
5 Balles ¾ papier d'Angoulême, soit 11 balles pour 2 tonneaux.
6 Balles brin ¾ de 4 pièces chacune.
4 Balles ½ brin ⅞ de 4 pièces, soit 9 balles pour 2 tonneaux.
3 Balles combourg, de 4 pièces.
3 Balles halle, de 4 pièces.
3 Ball. rondelettes, de 6 pièces chacune.
3 Balles ½ toile à voile, 1300, 1400 et 1500 fils, de 6 pièces, soit 7 balles pour 2 tonneaux.
3 Balles ½ toile à voile, 4 fils, 30 portées, de 4 pièces, soit 7 balles pour 2 tonn.
3 Balles ½ toile voile d'Angers, de 6 pièces, soit 7 balles pour 2 tonneaux.
3 Balles toile melis, de 8 pièces chacune.
8 Balles Morlaix.
10 Balles Bretagne de 100 pièces étroites, ou 60 pièces larges.
16 Ballots mouchoirs ¾ de 30 pièces chacun.
20 Ballots mouchoirs ⅔ de 30 pièces chacun.
25 Sacs d'un millier bouchons longs, à bouteilles.
32 Sacs d'un millier bouchons demi-longs, à bouteilles.
42 Sacs d'un millier bouchons courts, à bouteilles.
42 Sacs de 250 à 300 bouchons, à dame-jeanne.
8 Caisses ardoises, de 250 chacune.

Articles au poids net de 20 quintaux pour 1 tonneau.

Ardoises en grenier, acier, ancres de fer.
Briques doubles et simples, blanc d'Espagne, brai en pains.
Bois de gayac, d'ébène et de teinture, boulets de canon.
Canons, caronades, carreaux de Bidache et autres.
Cylindres ou tubes à moulins à sucre, cuivre en saumon, en plaques, en barres, en feuilles, et pour la chaudronnerie.
Chaudières à sucre, allant les unes sur les autres.
Charbons de terre, chaux, céruse, crême de tartre, cuirs verts.
Clous de toute espèce.
Enclumes, étaux, étain, essieux de charrettes et de voitures.
Fer en barres, en plaques et en paquets, fonte de cuivre et de fer.
Farines en sache, ferremens de toute espèce.
Grains, galles, grilles de raffinerie, gueuses pour lest.
Légumes secs.
Marbre en bloc et en caisse, meules de moulins.
Meules à aiguiser, miel en futailles, morue verte.
Mitraille, madriers d'acajou.
Ocre.
Pivots et pioche pour moulins à sucre, poids de fer et de plomb.
Potagers, plomb en saumon, en barre, en planche et en grain.
Peinture préparée, plâtre, potasse.
Résine en pain, riz, râpes à magnoc.
Sucre brut et terré, sirop de raffinerie, suif en pièce.

Soufre, sel marin, soude, socs de charrue.
Tuiles à canal et à crochets.
Verdet, verre pilé, etc.

Articles dont l'encombrement d'un tonneau est déterminé par le poids net fixé à chacun d'eux.

Amandes en coques.	8 quint.	50 liv.
Amandes cassées.	14	»
Biscuits en futailles.	8	»
Biscuits en sacs.	10	»
Bouchons en saches.	1	75
Chaudières à sucre non assorties de grandeur ou n'allant pas les unes sous les autres.	16	»
Chanvre et étoupes.	8	»
Cordage en câbles, grelins, haussières, etc.	14	»
Cordage assorti en grosseur.	16	»
Cordage tout en menu.	18	»
Cuirs pour semelles et pour empeignes.	13	»
Cuirs secs en poil.	12	»
Café en futailles.	16	»
Café en balles et en sacs.	18	»
Cacao en futailles.	12	»
Cacao en sacs.	14	»
Coton en rame, emballé à la presse.	8	»
Coton en rame, non emballé à la presse.	6	»
Colle en futailles.	16	»
Fil à voile, fil à senne, fil à folle, lignes de pêche, etc.	14	»
Fanons de baleine.	18	»
Faïence assortie.	14	»
Gruau en boucauts et en tierçons.	16	»
Garances en balles.	11	»
Graines de genièvre.	9	»
Graines de jardin.	8	»
Grappins et chats à pattes dressées.	18	»
Grappins et chats à pattes non dressées.	16	»
Huile d'olive en pièces et en barriques.	16	»
Huile de lin, de noix, de poisson, etc., *idem*.	18	»
Indigo en futailles ou en caisses.	12	»
Jambon en futailles.	12	»
Lard en planche ou en quartier.	16	»
Liége en balles ou en demi-balles.	4	»
Liége en ballot de 50 liv. à 60 liv.	5	»
Liége déballé.	6	»
Morue sèche en futailles.	14	»
Morue sèche en balles.	16	»
Poivre en futailles.	14	»
Poivre en balles ou en sacs.	16	»
Pastel en balles.	12	»
Peaux de génisses.	12	»
Peaux de housse.	9	50
Petites ancres de fer à pattes dressées.	18	»
Petites ancres de fer à pattes non dressées.	16	»
Poudre à feu.	14	»
Prunes en futailles.	18	»
Plumes d'oie en balles.	4	»
Poêles à frire, gril à rôtir, becs à corbin, écumoires et cuillers à chaudières à sucre, casseroles en cuivre et en fer battu.	16	»
Sucre en pains.	12	»
Suc de réglisse.	14	»
Stokfiche.	8	»
Tabac en futailles.	16	»

Les marchandises qui ne sont pas désignées dans le tarif ci-contre devront être évaluées, par rapport à leur encombrement, à raison de 42 pieds cubes pour un tonneau, et par rapport à leur poids, à 20 quintaux poids net pour un tonneau.

Lorsqu'il s'agira cependant de régler le tonnage des marchandises sèches, on devra avoir égard qu'elles ne peuvent pas être placées dans toutes les parties d'un navire, et qu'on ne doit pas mettre dessus ni à côté aucun corps gras, aucun article sujet à la rouille ou au coulage, et qu'alors les appréciations de leur encombrement doivent nécessairement être un peu plus fortes.

Les arrimeurs seront tenus, sur la demande qui leur en sera faite par les armateurs des navires, de se transporter gratuitement sur les lieux de la ville où des marchandises pourraient être déposées, et dont on voudrait faire régler le tonnage avant de les embarquer.

La chambre de commerce est d'avis que l'arrimage des marchandises, réglé d'après le tableau qui précède, soit payé à raison d'un franc par tonneau, pour toutes celles y dénommées, chargées dans le port de Bordeaux.

Et quant à celles qui ne sont point désignées audit tableau, elles seront évaluées à l'encombrement de 42 pieds cubes ou au poids de 10 quintaux métriques par tonneau.

Elle pense qu'il convient de porter à 1 fr 50 c. par tonneau l'arrimage qui serait fait de Lormont à l'Ile du Nord, et à 2 fr. par tonneau celui qui aurait lieu depuis Lormont jusqu'à Pauillac.

Fait en séance de la chambre de commerce de Bordeaux, le 30 *juillet* 1817.

Les membres de la chambre de commerce,

DIDIER-BÉCHADE, *président;* CHEGARAY, J.-J. BALGUERIE, DUSSUMIER-FONBRUNE, L. SALLES, CHICOU-BOURBON, J.-B. NAIRAC, J. A. PELLETREAU, J. BOUSQUET, J. DUCOURNEAU, DESFOURNIEL, CABARRUS, P. PORTAL, J.-E. GAUTIER, Benjamin LORIAGUE.

TARIF CONCERNANT LES INTERPRÈTES DES LANGUES ÉTRANGÈRES.

Pour la traduction d'un connaissement ordinaire.	6 fr.
Pour la traduction d'un connaissement extraordinaire, et portant au dos énumération d'articles de factures et leur montant.	9
Pour la traduction d'une facture contenant une page.	6
Et en sus, à 4 *fr. par page, non compris la première.*	
Pour la traduction d'une lettre simple.	6
Et en sus, à 4 *fr. par page, non compris la première.*	
Protêt d'une lettre de change, par page.	6
Et en sus, à 4 *fr. par page, non compris la première.*	
Protêt d'avaries de navires.	6
Et en sus, à 4 *fr. par page, non compris la première.*	
Procuration, testament et tous actes de notaires, pour la première page.	6
Et en sus, 4 *fr. par page, sans avoir égard à la première.*	
Inventaire de navire et d'inscription en vente, soit sur les chantiers ou à l'eau, pour la première page.	6
Et en sus pour les autres pages, à 4 *fr., non compris la première.*	
Pour la traduction des pièces provenant des prises, traduites par extrait et par page, à raison de.	6
Pour les interrogatoires des prisonniers, par personne.	12
Non compris, sur tous les articles ci-dessus, le papier et le timbre.	

NOUVEAU TARIF DE ROULAGE ET PESAGE DES MARCHANDISES,

A L'ENTRÉE ET A LA SORTIE, A LEUR PASSAGE EN DOUANE OU AU BUREAU DES QUAIS.

		fr.	c.
Barriques de sucre.	*la pièce.*	»	70
Tierçons *dito*.		»	35
Quarts *dito*.		»	25
Sacs ordinaires *dito*,		»	15
— de 75 kil. et au-dessus.		»	20
Caisses sucre Havane.		»	35
Demi-caisses *dito*.		»	23
Caisses sucre du Brésil.		»	70
Boucauts café, cacao et girofle.		»	60
— gomme.		»	60
— creusets.		1	»
— noir de fumée.		»	50
— lin.		»	60
— colle.		»	60
— bois moulu.		»	60
Tierçon café, cacao et girofle.		»	30
— huile et tafia.		»	30
— riz.		»	40
Quarts café, cacao et girofle.		»	20
— Huile et tafia.		»	20
— riz.		»	20
— cire.		»	20
Sacs café, cacao et riz.		»	15
— poivre, girofle et grifles.		»	15
— charbon de terre.		»	20
— gomme.		»	15
— de 75 kil. et au-dessus.		»	20
— pois et légumes.		»	10
Balles coton et laine.		»	50
— poivre et cacao.		»	15
— amandes.		»	20
— cannelle.		»	25
Balles peaux de cheval.		1	60
— de crin.		»	50
— pelleterie.		»	55
— rognures de cuir.		»	45
— noir de fumée.		»	30
— toile.		»	50
— de lin.		»	30
— sumac et aris.		»	50
— trèfles.		»	25
Balles réglisse.		»	35
— bois moulu.		»	35
Balles genièvre.		»	35
Ballots et surons coton.		»	25
Caisses indigo.		»	55
Demi-caisses et surons indigo.		»	25
Caisses de thé.		»	20
— savon.		»	20
— fer-blanc.		»	20
— confiture.		»	25
— quincaillerie.		»	50
— cuivre.		»	60
— verre à vitre.		»	50

		fr.	c.
— suc de réglisse.	*la pièce.*	»	35
— tabac et cigarres.		»	50
— oranges et citrons.		»	30
— fusils.		»	40
Pièces huile et rhum.		»	70
Madriers acajou et autres.		»	75
Bois de teinture, cuivre, fer, plomb, étain et zing.	*le quintal mét.*	»	25
Barils et bottes acier.	*la pièce.*	»	20
Fromages.	*le* 100 *en nombre.*	»	35
Peaux de bœuf (grandes).	*la pièce.*	»	9
— du Sénégal (petite).		»	6
Barriques riz et rocou.		»	4
— vin et bière.		»	20
— graisses et suifs.		»	60
Tierçons *dito* et *dito*		»	35
Dents d'éléphant, fortes.	*le q. mét.*	»	25
— *dito*, petites.		»	25
Pains de cire.	*la pièce.*	»	20
— résine et brai.		»	15
Barriques faulx.		»	40
— quincaillerie.		»	60
Barils céruse.		»	60
— potasse.		»	50
— litharge et minium.		»	70
— brun rouge.		»	78
— sardines et harengs.		»	25
Demi-barils *dito* et *dito*.		»	10
Cornes de bœuf.	*le* 100 *en n. q. m.*	»	25
Boucauts verdet.	*la pièce.*	»	70
Essieux et pivots en fer.	*le q. m.*	»	35
Gueuses ordinaires en fer.		»	15
Grosses gueuses en fer.		»	20
Harasses faïences et autres.	*la pièce.*	»	70
Boucauts sucre en pain.		»	70
— jambons.		»	60
— prunes.		»	55
Boucauts morue.		»	70
Tierçons prunes.		»	35
Caisses prunes.		»	20
Demi-caisses prunes.		»	10
Quart de caisses prunes.		»	5
Fardeaux prunes.		»	20
Quarts prunes.		»	20
Quarts et sacs farine.		»	20
Balles tissus de laine et cot.	*par pès.*	»	20
Malles et caisses.	*dito la pièce.*	»	30
Quarts salé.		»	20
Demi-quarts salé.		»	15
Pièces de sirop.		»	40
Demi-pièces de sirop.		»	30
Quarts de pièces de sirop.		»	20
Pour tous les objets non compris au présent.	*le q. m.*	»	30

ENTREPOT RÉEL DE BORDEAUX.

TARIF DES DROITS DE MAGASINAGE.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	PRIX.
Acier, alun, antimoine et ancre en fer.	5c. les 100 kil.
Aloès.	80 *dito.*
Arsenic.	20 le baril.
Argent vif.	10 la bouteille.
Anis étoilés.	30 la caisse.
Amandes et noisettes.	50 la balle.
Baume du Pérou.	10 la potiche.
Benjoin et borax.	40 la caisse.
Brai et goudron.	20 le baril.
Bois de teinture, marqueterie, ébénisterie, acajou et gaïac.	10 les 100 kil.
Café et cacao en futailles et sacs.	15 *dito.*
Coton.	50 la balle. 25 la demi-balle. 20 le suron.
Cauris.	50 la barrique. 25 le tiercon. 20 le quart.
Cannelle. *les fardelles.*	20 le suron. 60 les 100 kil. 25 la caisse.
Cochenille, toile comprise pour le vidage.	80 les 100 kil.
Cire.	60 la barrique. 40 le tiercon. 20 le quart. 40 la caisse. 20 le ballot. 10 le sac.
Céruse.	40 le baril.
Chapeau de paille.	60 la caisse.
Cendre gravelée.	10 les 100 kil.
Colle forte.	50 le ballot.
Cévadille.	10 le suron.
Curcuma.	15 les 100 kil.
Camphre.	50 la caisse.
Crin.	60 la balle.
Cornes de bétail.	25 les 100 cornes.
Chanvre.	
Cordage.	10 les 100 kil.
Dents d'éléphant.	80 *dito.*
Ecaille et édredon.	80 *dito.*
Encens.	30 le ballot.
Eponges.	60 la balle.
Etain et fers.	5 les 100 kil.
Fusils.	60 la caisse de 50. 40 la caisse de 25.

Fer-blanc.	5c. la caisse.
Fruits secs, figues et raisins.	5 la caisse 2 ½ le caisson.
Faux et fil de laiton en boîte.	10 les 100 kil.
Fanons de baleine.	60 *dito*.
Gomme.	30 la barrique. 30 la caisse. 10 le sac.
Girofle.	40 le tierçon. 15 la balle.
Gingembre.	15 les 100 kil.
Garance.	20 la balle. 10 le sac.
Galanga.	15 les 100 kil.
Guinées.	1 f. la balle.
Graines de verres.	50c. la barrique. 30 le tierçon.
Haches et bèches.	15 la cais. jusqu'à 150. kil. 10 les 100 kilog. la caisse au-dessus de 150 kil.
Huile.	75 la pièce.
Indigo.	1 f. la barrique. 60c le tierçon. 35 le quart. 57 la caisse. 40c. la demi-c.se et 30c le sur.
Ipécacuanha et Jalap.	20 le suron.
Linons.	30 la demi-caisse.
Laine.	50 la balle.
Laine de vigogne.	60 *dito* 40 le ballot.
Lac-dye et laque.	40 la caisse.
Limes.	10 les 100 kil.
Liége.	25 la balle.
Dito bouchons.	50 *dito*.
Mousseline.	75 la balle et la caisse.
Mouchoirs.	40 la caisse.
Muscade.	80 les 100 kil.
Manne.	30 la caisse.
Miroirs.	40 *dito*.
Moulins à café.	50 le boucaut. 25 le tierçon.
Marbres carreaux.	50 les 100 carreaux.
Nankin.	25 la caisse de 100 pièces. 40 la caisse de 200 pièces.
Noix de galle.	25 la balle.
Nacre de perle.	40 la caisse.
Outils en fer.	10 les 100 kil.
Oranges et citrons.	20 la caisse.
Plomb.	10 les 100 kil.
Poivre et piment.	15 *dito*.
Pastel.	40 la caisse.
Pistolets.	50 la caisse de 100. 30 la caisse de 50.
Pierres à fusils.	20 le baril.

Peaux. — Bœufs et vaches.	5c	la peau.
Buffle de l'Inde.	2	*dito.*
Tigre et ours.	7 ½	*dito.*
Cheval, veau, chevreau, loup.	2	*dito*
Panthère et léopard.	7 ½	*dito.*
Loutre, martre, renard.	2	*dito.*
Racol.	15	les 100 peaux.
Castor, chevreuil.	80	les 100 kil.
Rases.	80	les 100
Panier de grès.	50	le panier.
Potasse et perlasse.	50	la barrique.
	30	le baril.
Peinture.	15	le baril.
Papier.	20	le boucaut.
Quercitron.	75	*dito.*
	50	le tiercon.
	20	le quart.
Quina ou quinquina.	25	le suron.
Réglisse.	25	la caisse.
	40	la balle.
	30	la barrique.
Riz.	30	la barrique.
	10	le sac.
Rotius.	20	les 100 kil.
Sabres.	60	la caisse.
Sagou.	10	le sac.
Salpêtre.	15	les 100 kilog.
Sucre brut et terré. — St.-Domingue et Jamaïque.	75	la barrique.
San-Yago.	50	la barrique ordinaire.
	30	le tiercon.
	20	le quart.
Brésil.	75	la caisse.
	40	la demi-caisse.
Havane.	40	caisse.
Ile de France.	10	le sac.
Manille.	5	le porte-manteau.
Salsepareille.	50	la balle.
	60	les 100 kil.
	20	le suron.
Sumac.	15	le sac.
Suif.	50	la barrique.
Safran.	80	les 100 kil.
Safranum.	25	la balle.
Sandaraque.	25	la caisse.
Soude.	50	la barrique.
Thé.	60	les 100 kil.
Toile de fil.	1f.	la balle de 500 kil.
	75c.	la balle de 250 à 499 kil.
	50	*dito* au-des. de 250 kil.
	75	la caisse de 250 à 400 kil.
	50	la demi-caisse.
	10	le rouleau.
Toile de coton, bayette et grosses étoffes de laine.	1f.	la balle.
Tamarin.	50c.	la barrique.
Tôle.	10	les 100 kil.

Tabac.	75c	le boucaut.
	60	la barrique.
	40	le tiercon.
	40	la balle.
	25	le suron.
Tafia et rhum.	75	la pièce.
	50	la demi-pièce.
	30	le quart de pièce.
Vis, serrures et autres marchandises de ce genre.	12	les 100 kil.
Vins de liqueur.	50	la pièce.
	30	la demi-pièce.
	20	le quart ou baril.
	25	la caisse de 50 bouteilles.
	10	la caisse de 25 bouteilles.
	5	la caisse de 12 bouteilles.
	5	la potiche.
Zinc.	5	les 100 kil.
Droits de poids. — A l'entrée.	5	les 100 kil.
A la sortie.	5	les *dito*.

Nota. Quant aux marchandises non désignées, le prix en sera réglé d'après le rapport qu'elles peuvent avoir avec celles détaillées dans le présent tarif.

Le prix du magasinage est établi par mois, suivant les usages de cette place ; il comptera du jour de l'entrée du premier colis porté sur le permis de débarquement.

Vingt-quatre heures de séjour dans l'entrepôt donneront droit au magasinage. Si la marchandise ne fait qu'y passer pour être pesée, elle ne sera passible que du demi-droit de magasinage et du droit de poids.

Bordeaux, le 15 juillet 1825.

Pour copie conforme,
Le secrétaire de la chambre de commerce, A. Verdié.

TARIF POUR L'ENTRÉE, PESAGE, ENCARRASSAGE ET LIVRAISON
DES MARCHANDISES LES 100 KILOG.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	RÉCEPTION.	ENCARRAS.	LIVRAISON.	TOTAL.	VIDAGES.
les 100 kil.	c.	c.	c	c.	
Acier en caisse et baril.	10	5	10	25	50c la caisse, déf. et ref.
Aloës, arsenic, antimoine et alguifous.	10	10	10	30	compris.
Argent vif.	10	10	10	30	50 la bouteille.
Anis étoilés.	30	15	30	75	30 la caisse.
Amandes et noisettes.	20	10	20	50	
Amidon.	20	10	20	50	
Armes en caisse, fusils, pistolets, sabres.	20	10	20	50	20 la caisse.
Baume du Pérou.	20	10	20	50	10 la potiche.
Benjoin.	30	15	30	75	
Brai et goudron.	10	5	10	25	

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	RÉCEPTION.	ENCARRAS.	LIVRAISON.	TOTAL.	VIDAGES.
les 100 kil.	c.	c.	c.	c.	
Borax.	10	10	10	30	
Bablah.	20	10	20	50	
Bois de teinture, gaïac.	10	15	15	40	
Marqueterie, etc.	»	»	»	»	
Cafés en boucauts et tierçons.	10	10	10	30	13 les 100 kil.
Dito en demi-balles et sacs.	15	10	15	40	20 *id.*
Cacao en boucauts et tierçons.	10	10	10	30	15 *id.*
Dito en quarts, balles et sacs.	15	10	15	40	25 *id.*
Cannelle en balles, surons et caisses.	30	15	30	75	60 la c., déf. et ref. c. 40 le suron, déballage et emballage compris.
Cannelle en paquets, de 2, 3 et 4 farnell.	45	25	45	115	10 la fardelle, cousage compris.
Cochenille.	30	15	30	75	80 les 100 kil., déballage et emballage compris.
Cire en boucauts, tierçons et caisses.	10	10	10	30	15 les 100 kil.
Dito en quarts, balles et sacs.	15	10	15	40	20 *id.*
Céruse.	10	10	10	30	
Cendre gravelée.	10	10	10	30	
Colle forte.	15	10	15	40	
Dito de poisson.	15	10	15	40	
Cévadille.	30	15	30	75	
Curcuma.	15	10	15	40	
Camphre.	20	10	20	50	30 la caisse.
Crin.	15	10	15	40	
Cornes de bœuf, buffle, les 100 cornes.	15	15	15	45	
Chanvre.	20	10	20	50	les 100 kil.
Cordages.	10	5	10	25	
Confitures.	20	10	20	50	20 la caisse.
Cumin.	20	10	20	50	
Cuivre.	10	10	10	30	
Coton.	20	10	20	50	
Cauris.	10	5	10	25	
Dents d'éléphant.	25	15	25	65	20 les 100 kil. p. les f.
Encens.	30	15	30	75	
Etain.	10	10	10	30	
Eponges en balles.	20	10	20	50	
Ecaille en caisse et baril.	30	15	30	75	80 les 100 kil.
Fer en bar., paq. feuillard.	10	10	10	30	
Farine.	10	5	10	25	
Fanon de baleine en balles.	20	10	20	50	
Fruits secs, raisins, figues, oranges et citrons.	15	10	15	40	25 la caisse, défonçage et refonçage compris.
Fer-blanc.	10	10	10	30	
Girofles en futailles, en balles et sacs.	25	15	25	65	30 les 100 kil. pour les fut. et 50 en bal.
Gomme en futailles caisses et sacs.	15	10	15	40	13 les 100 kil.
Gingembre.	15	10	15	40	
Garance.	15	10	15	40	
Galanga.	15	10	15	40	
Guinées.	20	10	20	50	Déb. compt. et réemb. 60 c. la b. Déb. et réemb. seulem. 40 c. la b.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	RÉCEPTION.	ENCABAS.	LIVRAISON.	TOTAL.	VIDAGES.
les 100 kil.	c.	c.	c.	c.	
Graines de verre.	10	5	10	25	
Gré en paniers, harasses et futailles.	15	10	15	40	
Huile en futailles.	10	10	10	30	Tir. en pan. de 12 bout., fourn. le mastic, la p., les bouc. ord. à 50 le p.
Huile en caisses.	20	10	20	50	Sortir les pan. de la cave; en magasin, 2 c. et ½.
Jalap en caisses et surons.	20	10	20	50	
Ipécacuanha.	30	15	30	70	
Indigo en caisses et surons.	30	15	30	75	70 les 100 k. Col. des cais., 50 c, p. comp., sonder les sur. et ferm. les sond. 20c; 2e sondage, 15c le suron.
Laine.	20	10	20	50	
Dito de vigogne.	30	15	30	75	
Liége en balles et en grenier.	30	15	30	75	
Dito bouchons en balles.	30	10	30	75	
Lin en balles et paquets.	20	10	20	50	
Litharge.	10	10	10	30	
Lac-Dye.	20	10	20	50	
Limes.	10	5	10	25	
Mousseline en caisses et balles.	30	15	30	75	Déb. et déf. la cais., 50 c.
Mouchoirs madras.	30	15	30	75	
Miroirs et tabatières.	20	10	20	50	
Muscades.	20	10	20	50	
Manne.	20	10	20	50	
Meubles.	30	15	30	75	
Minium.	10	10	10	30	
Marbre en carreau.	»	»	»	»	
Nankin en caisses et en balles.	20	10	20	50	Déb. et déf. les c., 30 c. la caisse.
Noix de galle.	20	10	20	50	
Nacre de perles en caisses et can.	15	10	15	40	
Outils en fer.	10	10	10	30	50 c. la caisse déf. et renf. compris.
Plomb.	10	10	10	30	
Poivre et pimens.	20	10	20	50	30 les 100 kil.
Pierres à fusils.	10	5	10	25	
Papier.	20	10	20	50	25 la balle, déballage.
Potasse et perlasse.	10	10	10	30	
Pastel.	15	10	15	40	
Peinture.	15	10	15	40	
Peaux de bœuf, vache, tigre, ours et petites peaux.	30	20	30	80	
Quercitron.	10	10	10	30	
Quina.	30	15	30	75	50 les 100 kil. Sonder et coller les surons, 20 c. le sur.; 2e sondage, 15 c.
Quincaillerie.	10	5	10	25	
Réglisse (jus) en caisses.	20	10	20	50	75 c. la caisse, déf. et ref. compris.
Dito racines en balles.	20	10	20	50	
Riz en futailles.	10	10	10	30	10 les 100 kil.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	RÉCEPTION	ENCARRAS.	LIVRAISON.	TOTAL.	VIDAGES.
les 100 kil.	c.	c.	c.	c.	
Riz en balles et sacs.	15	10	15	40	15 les 100 kil.
Safran en caisses et surons.	45	25	45	115	90 *id.*; remplissage des boîtes, 10 c. la b.
Soieries (étoffes).	30	15	30	75	
Soie en caisses et balles.	30	15	30	75	60 la caisse, défonç. et refonç. compris.
Safranum en balles, ballots et caisses.	20	10	20	50	20 les 100 kil.
Salpêtre.	15	10	15	40	
Salsepareille en balles et surons.	20	10	20	50	
Sumac.	15	10	15	40	
Serpentaire.	20	10	20	50	
Soufre.	10	10	10	30	
Soude en futailles et grenier.	15	10	15	40	
Suif en futailles et surons.	10	10	10	30	
Sagou.	15	10	15	40	
Sucre brut et terré, en barrique.	10	10	10	30	
Dito en caisses, barriques, sac et can.	15	10	15	40	20 les 100 kil.
Tabac en boucauts, futailles et surons.	10	10	10	30	Pinçage, 1 fr. 50 c. par b.
Thé en caisses, demi-caisses et caissons.	45	25	45	115	30 la caisse, déf. et refonç., compris.
Toile blanche en caisse et balle.	20	10	20	50	Déballage compris.
Tamarin.	10	5	10	25	
Tôle.	10	10	10	30	
Tafia et rhum en pièces.	»	10	10	20	Les 100 litres.
Dito en barils.	»	15	15	30	*id.*
Vins en pièces.	»	10	10	20	*id.*
Dito en barils.	»	15	15	30	*id.*
Zinc.	10	10	10	30	

FRAIS RELATIFS AUX TABACS EN FEUILLES.

Refaire ou remonter les bouc. tombés en botîes.	5 fr.	» c.
Fonçage ou racomm. des bouc. en mauvais état.	1	25
Former des boucauts de tabac, non compris la fourniture du boucaut.	5	»
Défonçage, pinçage et refonç.	1	50
Couper les avaries par boucaut.	1	»
Trier à la main les boucauts avariés et les remonter.	5	»
Fourniture, remplissage, et refonçage des futailles pour les excédens.	8 fr.	» c.
Décarrasser, choisir ou diviser en lots, et remettre en place les boucauts.	»	50
Rebattage.		
A 8 cercles.	2	75
A 12 cercles.	4	50
A 16 cercles.	6	»

FRAIS DIVERS.

FRAIS RELATIFS AUX PEAUX.

Battage, Triage, Comptage.

Peaux de bœufs, vaches, tigres, ours, panthères et léopards, la peau.	» f.	5 c.
Dito de cheval et veau.	»	2
Dito de vachettes de l'Inde.	»	1
Dito de chevreuil, loup, martre, loutre et renard, les 100 peaux.	»	75
Dito de castor, les 100 peaux.	»	50

FRAIS RELATIFS AUX CAFÉS.

Vidages des Sacs en boucauts.

Découdre les sacs, remplir les futailles et les battre, les 100 kil.	» f.	15 c.
Foncage boucauts.	»	50
Id. tierçons.	»	40
Id. quarts.	»	25
Repesage des boucauts, tierç. et quarts, les 100 kil.	»	10

Vidages des Boucauts en sacs.

Défonçage boucauts.	»	20
Id. tierçons.	»	20
Id. quarts.	»	10
Remplir et coudre les sacs, les 100 kil.	»	20
Repesage des sacs, *id* compris la sortie des magasins.	»	20

FRAIS RELATIFS AUX VINS ET EAUX-DE-VIE.

Transvaser les pièces en baril, de 8 à 10 veltes le baril.	»	15
Au-dessous de 8 veltes.	»	10
Sortir les barils de la cave ou du magasin.	»	10
Garnissage et dégarnissage des pièces et baril.	»	10
Débonder, jauger, linge et bondes, par pièce et baril.	»	10
Plaquer les pièces et baril.	» f.	10 c.
Plâtrage des pièces.	1	»
Dito des barils.	»	50
Tirage en caisse ou panier de 12 bouteilles, compris l'emballage, la paille, le mastic et les bouchons ordinaires, la caisse ou panier.	»	50
Cerclage des caisses, compris le marquage.	»	15
Sortir de la cave ou du magasin.		2 ½

Mêmes frais pour les huiles.

Défonçages et Refonçages.

1 fr. la barrique sucre brut et terré Jamaïque et Saint-Domingue, au-dessus de 700 kil.
75 c. la barrique Martinique, Guadeloupe et San-Yago, au-dessous de 700 kil.
70 c. la barrique de café et cacao.
50 c. le tierçon.
30 c. le quart.
1 fr. la caisse sucre Brésil, de 800 kil.
75 c. la demi-caisse.
50 c. le quart de caisse ou caisse Havane.
60 c. la caisse indigo.
25 c. la caisse jus de réglisse.
25 c. la caisse haches et bêches.
15 c. la caisse et caisson de thé.
25 c. la caisse nankin.
40 c. la caisse fusils.
50 c. la futaille riz.

Rebattage, Défonçage et Refonçage compris.

3 fr. la barrique sucre Saint-Domingue, au-dessus de 700 kil.
2 fr. la barrique sucre San-Yago, au-dessous de 700 kil.
1 fr. 50 c. le tierçon.
1 fr. le quart.
2 fr. le boucaut café et cacao.
1 fr. 50 c. le tierçon.
1 fr. 50 c. la barrique riz.
1 fr. 50 c. la futaille gomme.
1 fr. 25 c. la caisse sucre Havane.

FRAIS EXTRAORDINAIRES.

Découdre pour vérif. les sacs de café, cacao, poivre, etc., le sac.	» f.	7 c. ½
Dito dito les surons cannelle.	»	7 ½
Choisir et trier les dents d'éléphant, les 100 kil.	»	30
Vidage, décollage des billes suc de réglisse, défonçage et refonçage de caisse compris, la caisse.	1 f.	» c.
Criblage d'un suron cochenille.	1	50

Pour choisir les caisses de sucre, lorsque ce sera la moitié de la partie, il ne sera rien alloué; moins de la moitié, il sera alloué un demi-encarrassage, et pour le quart et au-dessous l'encarrassage entier.

Bordeaux, le 29 mars 1826.

Pour copie conforme,
Le secretaire de la chambre de commerce, A. VERDIÉ.

LE HAVRE.

DROITS, TARES ET USAGES DU PORT.

Les lois et ordonnances relatives aux douanes sont exécutoires au Havre cinq jours après leur promulgation à Paris; la promulgation date du jour de l'insertion au Bulletin des lois.

Droit de Tonnage.

Egaux pour tous les pavillons, sauf quelques exceptions pour l'Espagne, l'Angleterre, les Etats-Unis, le Brésil et le Mexique.

Navires français venant d'un port français de l'Océan dans un autre de la Méditerranée et *vice versâ*, par tonneau.	» fr.	30 c.
— d'un port à l'autre de l'Océan.	»	22 ½
— — de la Méditerranée.	»	22 ½
— des colonies et comptoirs hors d'Europe.	»	45
— d'un port d'Europe sous la domination anglaise.	1	50
— de tous autres ports étrangers.	»	»
— de la pêche, de la course.	»	»
— de 30 tonneaux et au-dessous.	»	»
Navires étrangers.	3	75
— anglais venant d'un port sous la domination anglaise.	1	50

Le droit de tonnage ne concerne que le navire. — Il est dû par le seul fait de son entrée dans le port, chargé ou non. — Il doit être acquitté dans les 20 jours et avant le départ.

Le navire étranger destiné pour un port de France ne doit qu'une fois le droit de tonnage, lors même qu'il prend un chargement de retour dans plusieurs autres ports. — S'il aborde dans un port qui n'est pas celui de sa destination, le droit doit y être payé ou garanti par un acquit-à-caution.

Les navires français qui font leur chargement dans plusieurs ports ne paient que dans le premier, pourvu qu'il ne s'effectue pas de débarquement.

Les navires français et étrangers peuvent débarquer des comestibles dans plusieurs ports sans payer le tonnage plus d'une fois.

Jauge des Navires.

La jauge des navires s'établit sur trois dimensions, la longueur du pont, les plus grandes largeur et profondeur intérieures, le tout multiplié l'un par l'autre et divisé par 94.

Droit d'Expédition des Navires étrangers.

De 100 à 200 tonneaux, par tonneau.	18 fr.	» c.
De 200 tonneaux et au-dessus, *idem*.	36	»

Des Navires français.

De 30 tonneaux et au-dessous.	»	»
De 30 à 150 tonneaux, par tonneau.	2	»
De 150 à 300 tonneaux, *idem*.	6	»
De 300 et au-dessus, *idem*.	15	»

Nota. Ceux qui ne doivent pas le droit de tonnage ne doivent pas d'expédition, excepté les navires neufs qui paient, pour leur première sortie, la moitié des droits ci-dessus.

Droits d'Acquit, Permis, Certificats.

Navires étrangers, par tonneau.	1 fr.	» c.
Navires français, *idem*.	»	50

Nota. Ceux qui ne doivent pas de tonnage ne doivent pas d'acquit. Le droit d'expédition, comme droit principal, entraîne celui d'acquit.

Droit de Congé.

Le congé ne peut être employé qu'au service du bâtiment, sous des peines sévères. — Pour les navires au-dessous de 30 tonneaux, les congés ne servent que pour un voyage. — Pour les autres, ils servent pendant un an. Un navire étranger ne peut sortir d'un port français sans congé.

Navires non pontés, par tonneau.	1 fr.	» c.
— pontés, au-dessous de 30 tonneaux, *idem*.	3	»
— pontés, au-dessus de 30 tonneaux, *idem*.	6	»

Droit de Passeport.

Le droit de passeport ne varie pas, par tonneau.	1	»

TARIF DES DROITS DE BASSIN A FLOT.

Navires français.

Venant de la Grande-Bretagne ou de ses possessions en Europe, par tonneau.	2 fr.	50 c.
Venant d'autres ports étrangers ou faisant le grand cabotage et les voyages de long cours, *idem*.	»	75
Faisant le petit cabotage.	»	30

Navires étrangers.

Des Etats-Unis et Mexicains.	»	75
Brésiliens.	2	12 ½
Espagnols, comme les navires français, dans tous les cas.		
Anglais, arrivant sur lest d'un port étranger autre que ceux qui appartiennent en Europe à S. M. B.	»	75
Tous autres.	2	50

TARIF DES DROITS D'AVANT-PORT.

Navires français.

Venant de la Grande-Bretagne ou de ses possessions en Europe.	1	65
Grand cabotage et long cours.	»	37 ½
Petit cabotage.	»	15

Navires étrangers.

Espagnols, comme les français		
Anglais, sur lest, d'un port étranger autre que ceux qui appartiennent, en Europe, à S. M. B.	»	37 ½
Etats-Unis et Mexicains.	»	37 ½
Brésiliens.	1	40 ¼
Tous autres.	1	65

Les navires de 40 tonneaux et au-dessous employés au petit cabotage, les bateaux passagers et les bateaux pêcheurs qui séjourneront dans l'avant-port ne seront point assujétis au paiement du droit.

Sont affranchis de tous droits les bâtimens de guerre français et étrangers, et tous les navires français et étrangers frêtés pour le compte de l'Etat ou requis pour le service militaire.

Droit de Sauvetage.

Navires étrangers (quel que soit le tonnage), le tonneau.	» fr.	10 c.
— français, venant de l'étranger ou des colonies.	»	5
— français venant de la Méditerranée et de l'Angleterre.	»	2 ½

COURTIERS DE NAVIRES.

Les capitaines peuvent toujours agir par eux-mêmes dans leurs rapports avec la douane. — (Ils sont censés agir par eux-mêmes quand ils sont assistés par l'armateur, le propriétaire ou le consignataire *unique* de la cargaison.) — Dans tous les autres cas, les courtiers ont *seuls* le droit d'intervenir entre le capitaine et la douane; et hors les cas ci-dessus, le capitaine ne peut être représenté que par un courtier.

Il est accordé à chaque courtier, conducteur de navire, interprète :

1° Pour les navires étrangers entrant dans le port avec un chargement, par tonneau de jauge.	1 fr.	»
2° Si le navire sort du port, sur lest.	Rien.	
3° S'il sort avec un chargement, par chaque tonneau de marchandises justifiées par connaissement.	»	50

Nota. Le plâtre et les pierres meulières devant être considérés comme lest, seront francs de courtage de sortie.

4° Pour tous les navires français chargés, n'importe le pays d'où ils viennent, par tonneau de jauge.	»	50
5° A la sortie, sur lest.	Rien.	
6° Avec un chargement, justifié par les connaissemens.	»	25
7° Pour les navires qui sont sortis du port et forcés d'y relâcher.	Rien.	
8° Pour les navires qui sont sortis d'un autre port et forcés de relâcher au Havre	Le ½ droit.	
9° Pour les caboteurs français dans la rivière de Seine, suivant leur grandeur.	4 à 16 fr.	
10° Pour les caboteurs de la Bretagne et du golfe de Gascogne.	15 à 25	
11° Sur le fret, par charte-partie, procuré aux navires étrangers.	1 p. % val.	
12° Sur le fret, par charte-partie, procuré aux navires français.	½ p. % *id.*	

Nota. Dans le cas où le courtage susdit, sur le fret procuré par charte partie, serait perçu, il n'y aurait plus lieu à percevoir celui de sortie.

13° Sur la vente des navires, payable par le vendeur seulement.	¼ p. %
14° Quant au prix des traductions, il est réglé ainsi qu'il suit :	
Pour un connaissement ordinaire.	4 fr.
Pour un *dito* extraordinaire.	6
Protêt d'une lettre de change.	6
Actes judiciaires ou autres, la première page.	6
Les suivantes, chacune d'elles.	4

COURTIERS DE CHANGE.

Il est accordé aux courtiers de change, payable par chacune des parties. ⅛ c. p. %

COURTIERS DE MARCHANDISES.

Il est accordé aux courtiers de marchandises, payable par chacune des parties. ¼ p. %

COURTIERS D'ASSURANCES.

Il est accordé aux courtiers d'assurances, sur la somme assurée, et payable par l'assuré seulement. ⅛ p. %

RÈGLES GÉNÉRALES POUR LA VENTE ET LA LIV. DES MARCHANDISES.

Extrait d'un arrêté de l'assemblée générale du commerce du 30 août 1824, exécutoire depuis le 1er septembre suivant.

« Payable à trois mois quinze jours, *sous la déduction de demi pour cent, pour tenir lieu du quatrième*, option d'escompte à demi pour cent par mois, en espèces ou en papier direct sur Paris, que les vendeurs pourront refuser, sans être tenus d'en déduire les motifs.

« La livraison devra avoir lieu dans les quinze jours, à dater du jour de l'achat, et le règlement être fait dans les vingt-quatre heures qui suivront la livraison, laquelle. une fois commencée, devra être continuée sans interruption. »

Nota. Pour les marchandises payables à trois mois et quinze jours, la phrase soulignée ne devra pas être insérée dans le marché.

Cotons.

Les cotons se vendent sans cordes, avec 2 kil. de *don* et 1 kil. de *surdon* par balle pour pièces, bords et toute réfaction quelconque, exempt de mouille.

Au moment de la livraison, l'acheteur aura la faculté, en renonçant au *surdon* d'un kilogramme par balle sur la partie entière, d'exiger que les réfractions soient arbitrées pour ce qui s'élèverait à 3 kilogrammes par balle et au-dessus. La mouille sera réfactionnée dans tous les cas.

Les *dons* et *surdons* seront moitié seulement pour les balles dont le poids n'excédera par 50 k°. Il n'y a pas de *surdon* pour les longues-scies, l'acheteur ayant le droit de faire arbitrer.

Sucres.

Les barriques se livrent sur 16 cercles, avec une barre à chaque bout, et les tierçons et les quarts sur douze cercles, sans barres.

Chaque fonds de barrique, indépendamment de la barre, ne doit peser que 7 k°, le poids excédant est bonifié à l'acheteur.

Le tierçon est jusqu'à 300 kil. inclusivement.

Le quart, jusqu'à 125 kil.

La tare sur les barriques vides de vin, non blanchies, est à 19 p. 100; pour les barriques blanchies, la tare est comme celle des fûts analogues. Sur les barriques vides de morue, en bois de sciage, on accorde 10 kil. de surtare. L'évaluation de la vidange sur les sucres bruts s'établit comme suit :

Pour les barriques de 651 kil. et au-dessus, sur ce qui excède 4 pouces au-dessous du jable, à raison de 25 kil. par chaque pouce de vidange qui se trouve de plus.

Pour les barriques de 650 kil. et au-dessous, sur ce qui excède 4 pouces au-dessous du jable, à raison de 20 kil. par chaque pouce de vidange qui se trouve de plus.

Pour les tierçons, à raison de 10 kil. pour chaque pouce excédant 3 pouces au-dessous du jable.

Pour les quarts, à raison de 5 kil. par chaque pouce excédant 2 pouces au-dessous du jable.

Pour les caisses sucre brut et moscovades du Brésil, à raison de 50 kil. par chaque pouce de vidange au-dessous du couvercle.

Pour les demi-caisses sucre brut et moscovades du Brésil, à raison de 30 kil. par chaque pouce de vidange au-dessous du couvercle.

Pour les quarts de caisse d°, à raison de 20 kil. par chaque pouce de vidange au-dessous du couvercle.

L'évaluation de la vidange sur les sucres terrés s'établit, savoir :

Par chaque pouce de vidange excédant 1 pouce au-dessous du jable :

Pour les barriques, à raison de	18 k.	Pour les quarts.	5 k.
Pour les tierçons	10		

Par chaque pouce de vidange excédant 1 pouce au-dessous du couvercle :

Pour les caisses du Bré. et moscov.	45 k.	Pour les quarts.	18 k.
Pour les demi-caisses dito.	25		

Pour les caisses de l'île de Cuba, 12 kil. par chaque pouce de vidange excédant 1 pouce au-dessous du couvercle.

Nota. Pour les sucres en caisse, il ne sera accordé de réfaction qu'autant qu'elle excédera 3 kil. pour les sucres du Brésil, et 1 kil. pour les caisses de l'île de Cuba.

Pour les couches et graines, il n'y a lieu à réfaction que lorsque le dommage est estimé à

5 fr. par barrique sucre terré ;	3 fr. par tierçon, sucre brut et terré ;
4 fr. par barrique sucre brut ;	1 fr. par quart, sucre brut et terré.

EAUX-DE-VIE.

Conditions pour la livraison.

Art. 1er. On vend les eaux-de-vie et esprits à la velte ; le vendeur et l'acheteur ont la faculté d'exiger le dépotage, lequel se fait à frais communs.

2. Chaque pièce est jaugée et pesée séparément.

3. Les futailles doivent être bien conditionnées et ouillées ; une futaille est réputée telle quand il n'y manque ni cercles ni talus, et qu'elle peut être roulée sans couler.

4. La reconnaissance des eaux-de-vie et esprits a lieu avant le dépotage ; et toutes les difficultés qui peuvent s'élever sur la qualité et sur le degré de la liqueur, de même que sur le conditionnement des futailles, sont soumises à des arbitres et jugées de suite par eux.

5. La livraison se fait, soit dans les magasins ou devant la porte des magasins du vendeur, au choix de l'acheteur.

6. Une livraison est consommée par le remplissage des pièces ; le remplissage a lieu immédiatement après le dépotage ; dès que les pièces sont remplies, elles sont au compte de l'acheteur, et les frais, pour les remettre en place, sont à sa charge. L'acheteur est tenu de prendre la pièce d'ouillage.

7. A la livraison des eaux-de-vie et 3/6, l'acheteur a le droit de refuser les pièces non droites en goût, lorsque les arbitres auxquelles elles ont été soumises prononcent une réfaction au-dessus de 3 p. 100 ; si cette réfaction n'excède pas 3 p. 100, les pièces ne peuvent être refusées.

8. Les esprits 3/7 sont recevables sans réfaction à 33 d. 3/4, et les 3/6 à 33 d. ; ils peuvent être refusés lorsque la faiblesse excède un demi degré. La réfaction pour la faiblesse du titre se calcule à raison de 3 p. 100 de la valeur pour 1 degré.

9. Le 6/11 est recevable à 31 d. sans réfaction, et le 3/5 à 29 d. : ils sont également recevables, quoiqu'à un titre inférieur ; mais alors il y a lieu à une réfaction qui se règle à raison de 4 p. 100 par degré.

10. Dans les livraisons des 3/7, 3/6, 6/11, 3/5, on ne paie pas la surforce de degré, chaque pièce est pesée séparément ; il est seulement fait un échantillon commun des pièces faibles de degré, et le titre de cet échantillon commun sert à déterminer la réfaction.

11. Le 2/3 porte de 26 à 26 1/2 d. ; le 4/5, 23 1/4 à 24 d. Ils se vendent au degré de 22, avec 4 p. 100 en sus pour chaque degré au-dessus ; ils sont recevables, quelle que soit la force ou la faiblesse du titre. On fait un échantillon commun pour déterminer le degré.

12. Les eaux-de-vie de 22. d. peuvent être refusées au-dessous de 21 d. ½ et au-dessus de 23 d.; si le titre est au-dessous de 22 d., il y a lieu à une réfaction qui se règle à raison de 5 p. 100 par degré. La surforce au-dessus de 22 d. est payée sur le pied de 4 p. 100 pour un degré.

Pour déterminer le degré, on fait un échantillon de toutes les pièces portant 22 degrés et au-dessus, on fait aussi un échantillon commun des pièces faibles au-dessous de 22 degrés.

13. L'eau-de-vie, preuve de Hollande, doit porter 19 ½ à 20 d.; elle est recevable à 19 d. ½, sans réfaction, et peut être refusée au-dessous de 19. Si le titre est au-dessous de 19 d. ½, il y a lieu à une réfaction qui se règle à raison de 5 p. 100 pour 1 degré. La surforce du degré ne se paie pas.

Les rhums et genièvres se traitent aux mêmes conditions.

On fait un échantillon commun des pièces faibles au-dessous de 19 d. ½, et le titre de cet échantillon commun sert à déterminer la réfaction.

HUILES.

Tarif d'estimation pour la vidange.

Il n'y a pas lieu à bonification sur la tare d'une pièce d'huile d'olive, pesant environ 600 kil., si la vidange n'excède pas 3 pouces.

La bonification de la tare ne se compte qu'à partir de 4 pouces ; savoir :

Pour	4 pouces on accorde	4 liv.	Pour	11 pouces on accorde	47 ½
	5	9		12	55
	6	14 ½		13	63
	7	20 ½		14	71 ½
	8	26 ½		15	80
	9	33 —		16	89
	10	40 —		17	98

Comme le 17e pouce est la moitié d'une pièce d'huile, si la vidange excède 17 pouces, la réfaction se calcule en ajoutant à celle qu'on accorde pour 17 pouces la différence entre celle de 16 à 17 pouces; si la vidange est de 18 pouces, la différence entre celle de 15 à 17 pouces; si elle est de 19 pouces, etc.

Pour une demi-pièce, l'estimation se fait aux deux tiers, et la vidange se compte à partir de 2 pouces et demi.

Pour les cercles, il doit exister une distance de 8 pouces, la bonde comprise, et 6 pouces sur une demi-pièce.

Pour la vidange des huiles de poisson, comme les fûts ne sont point uniformes, on fait l'estimation dans la proportion de celle des huiles d'olive.

Pour le dépôt, on accorde la même bonification que pour la vidange.

HUILE DE BALEINE ET DE MORUE.

Il est d'usage d'allouer jusqu'à 2 pouces de pied, sans réfaction. Au-delà, on accorde :

Pour	3 pces, 1 pce à bonifier.	k. 2 h.	Pour	7 pces, 5 pces à bonifier.	3k. 3 h.
	4 2	» 5		8 6	4 3
	5 3	1 3		9 7	5 4
	6 4	2 3		10 8	6 5

Ces réfactions ne s'appliquent qu'à des barils de 150 kilogrammes environ.

A l'égard des fûts excédant le poids de 150 kil. environ, ils doivent être réfactionnés d'après le tarif, dans la proportion applicable aux fûts de 600 kil. environ.

Le pié liquide est considéré comme marchand ; la réfaction n'est accordée que pour pié épais.

Les fûts entièrement pleins de pié, dit *drage* ou *degras*, sont réduits à moitié valeur.

On ne peut pas exiger l'ouillage au-delà de 2 pouces au-dessous de la bonde.

Il n'est pas dû de surtaxe sur les barriques ou les barres font partie de la construction primitive des barriques.

Vu et approuvé par la chambre de commerce.

Havre, le 1er avril 1830.

OCTROI.

Les objets pour lesquels l'entrepôt réel peut être réclamé sont les vins, les cidres et poirés, les eaux-de-vie, esprits et liqueurs, les huiles, les bières, les vinaigres, les viandes fumées, les poissons salés, les chandelles, les cires, les suifs en fûts, les bois des colonies et les savons.

Les propriétaires d'objets entreposés sont tenus d'acquitter tous les mois les frais de magasinage, lesquels sont fixés à 50 *centimes par mois* par hectolitre de liquides en bouteilles, et pour 100 kil. pour les autres articles et à 25 *centimes* par hectolitre de liquides en fûts.

Le mois commencé est considéré, pour la liquidation de ces frais, comme entièrement écoulé.

LESTAGE ET DÉLESTAGE.

Côté Nord. *Le ½ mètre cube de lest commun.*	1 fr.	» c.
Au pourtour de la partie Ouest du bassin de la Barre.	»	90
Au pourtour du bassin du Commerce, dit bassin d'Ingouville.	»	85
Le long du quai Notre-Dame, du petit quai, du quai de l'Ile et au pourtour du bassin du Roi.	»	65
Le demi-mètre cube de délestage à transporter de tous les points des différens quais au point qui sera désigné par le capitaine de port, est fixé à.	»	75

Le lest propre et le lest choisi à la main sont fixés aux prix ci-dessus établis pour le lest commun, relativement aux diverses distances, sauf l'augmentation de 60 c. pour chaque demi-mètre cube de lest propre, et celle de 1 fr. 20 c. pour chaque demi-mètre cube de lest choisi à la main.

BOIS DE MARQUE.

Les bois sont toisés pour le commerce, comme suit :

On mesure pied et pouce plein.

Les bordages se mesurent au pied réduit, la largeur au pouce plein; l'épaisseur au-dessous de trois pouces, au quart de pouce, et au-dessus de cette épaisseur, au demi-pouce. C'est-à-dire qu'un bordage de 3 pouces 4 lignes d'épaisseur ne compte que pour 3 pouces, comme le bordage de 2 pouces 9 lignes compte pour 2 pouces ¾.

Ce qui est mesuré à la ficelle ou au diamètre est toisé sous écorce, également au pied et au pouce plein.

Le pied métrique, par division de 12, est aujourd'hui en usage pour la livraison et la réception des bois.

Mesureurs.

Charbon de terre.	6 fr. les 100 barils ou 100 hect. combles.
Grains de toutes espèces.	6 fr. les 100 hect.
Pommes-de-terre.	5 fr. les 100 hect. combles.
Pommes à piler.	5 fr. d° d°

Porteurs à dos.

Charbon de terre.	25 centimes par hectol.
Grains.	25 d° d°
Pommes-de-terre.	25 d° d°
Pommes à piler.	25 d° d°
Beurre d'Isigny.	25 centimes du mahon ou les deux demi-mahons.

Et tous les voyages quelconques, 25 centimes.

COMPAGNIE DES APPARAUX.

Une société de négocians est propriétaire des apparaux nécessaires aux navires en radoub ou en carène : l'administration en est confiée à 5 directeurs, l'action au capitaine des apparaux.

Le loyer de ces divers objets a été réglé comme suit :

Ras de carène, dont le loyer n'est exigible que lorsqu'on n'emploie pas le ponton, par journée.	1 fr.	»
Gril de carène, par marée travaillable, par tonneau.	»	10
Par marée non travaillable, dito.	»	5
Machine à mâter, pour mâter et démâter entièrement, hune comprise, par tonneau.	»	20
Pour mâter ou démâter un seul mât, hune comprise, par tonneau.	»	10
Pour mâter ou démâter le beaupré ou le mât d'artimon, par tonneau.	»	5
Pour passer ou dépasser une hune, pour l'opération.	6	»
Étuves à bordages, par bordage et par pouce d'épaisseur.	5	»

Pour charger et décharger par 100 *kil. et par pied cube pour le marbre.*

Jusqu'à 5000 kil. et 50 pieds cubes.	»	10
5 à 8000 kil. et de 50 à 80 pieds cubes.	»	20
8 à 10000 kil. et de 80 à 100 pieds cubes.	»	30
10 à 12000 kil. et de 100 à 120 pieds cubes.	»	75
12 à 14000 kil. et de 120 à 140 pieds cubes.	1	»
14 à 15000 kil. et de 140 à 190 pieds cubes.	1	25
Cabestan garni de ses palans et barres, pour charger et décharger des bois, par journée.	3	»
Ponton, pour chaque journée, y compris les ras, apparaux pour abattre le navire, aiguille de carène et bateau-pompe, par tonneau.	»	10
Chevalot dont le loyer n'est pas exigible quand on emploie le ponton, par journée.	»	20
Bateau-pompe, *dito* par journée.	7	50
Pompe aspirante, isolément *dito*.	3	»
Chauffage de brai aux Pigoulières, pour les navires jusqu'à 200 tonneaux par journée.	8	»
De 2 à 300 tonneau *dito*.	10	»
Au-dessus de 300 tonneaux *dito*.	12	»
Brai chaud, par cuillerée.	1	70
Goudron chaud, par cuillerée.	1	40

Nota. Les navires étrangers paieront moitié en sus par tonneau, à moins qu'ils ne justifient d'une jauge française. — Les gardiens de ponton recevront la journée simple du marin tant que le ponton sera occupé ; celui du gril recevra par marée travaillable, 1 fr. 50 par navire jusqu'à 100 tonneaux, 2 fr. jusqu'à 200 tonneaux, et 3 fr. au-dessus de 200 ; par marée non travaillable, moitié prix.

MAGASIN PUBLIC.

Magasin Delaroche.

Le taux du magasinage, établi sur une échelle très-modérée, permet aux commerçans dont les affaires sont le plus limitées de jouir de la même économie dans ce genre de frais que les premières maisons de la place.

Le premier mois ne sera pas compté double.

On ne fera payer sur les marchandises sortantes que le demi-mois commencé et non le mois entier, sauf le premier.

Des transferts pourront être opérés sur les registres du magasin, de la même manière et avec la même régularité qu'à l'entrepôt réel, ce qui apportera une grande économie dans les mutations de propriété de la marchandise dont le poids pourra être recensé dans le magasin même.

Le système des transferts facilitera aussi les consignations sur place, ou dépôt de marchandises contre avances ou en garantie.

Les sécurités contre l'incendie sont plus grandes que dans tout autre magasin, à cause de l'isolement presque complet où se trouve celui proposé de toute maison voisine, et parce que la règle sera strictement établie de n'y introduire ni feu ni lumière.

Arrimage d'après l'usage de la place du Havre et différens auteurs qui ont traité cette partie.

Sucre brut, un grenier de six pouces sous le bouge de la barrique, à partir du serrage, garniture dans les abords pour empêcher le bouge de toucher au serrage.

Sucre terré en barriques, tabac en boucauts, caisses ou barils, huit pouces; dans les abords un fort pouce garniture.

Café en fûts ou en sacs, indigo, cochenille, potasse, ballots de marchandises sèches, un grenier de dix pouces, en abord pouce et demi de garniture.

Cotons, six pouces de grenier en caillou; les balles doivent porter sur planche ou merrain, garniture en abord, trois quarts de pouce à un pouce.

Savon, un pouce et demi de grenier.

Vin, eau-de-vie, rhum, tafia et généralement tous liquides; le bouge des barriques ne doit point toucher au serrage; toute barrique doit être sur bonde et garnie par quatre atteints au collet et sur chantier au premier plan, le bouge libre, la garniture en abord doit empêcher le bouge de porter sur le serrage.

Toute barrique debout est regardée mal arrimée.

Les cuirs doivent être arrimés tête, ventre ou queue en abord, le grenier élevé de dix pouces.

Tout lest susceptible d'avarier la marchandise n'est pas réputé grenier.

Tout navire avec entrepont, les marchandises doivent être élevées sur grenier d'un pouce, et le bois mis en travers pour donner facilité aux eaux de se rendre aux orgues pratiquées en abord; dans le cas où l'entrepont ne serait pas calfaté, c'est-à-dire à claire-voie, il ne faut pas de grenier.

Tout logement d'équipage doit être bien calfaté et avoir des orgues tribord et babord pour l'écoulement des eaux, et la cloison une tringle de deux à trois pouces, bien calfatée, pour empêcher l'eau de se rendre dans l'entrepont, ou dans la cale s'il n'y a pas d'entrepont; ou autrement, faute de cette précaution, toutes marchandises, avariées à la coupée, seraient pour le compte du capitaine.

Mêmes précautions pour la cambuse.

Le grenier à la couche ou ventrière doit être de six pouces pour toutes marchandises, excepté le sucre brut, pour lequel quatre pouces suffisent.

Pour les liquides, il est entendu qu'il suffit que le bouge ne touche point au serrage.

Dans les navires à fond plat, le grenier à la couche doit être de même auteur que le long de la carlingue.

Le tour des mâts, des bittes et l'archipompe doivent être garnis avec du bois d'un pouce.

Tout navire doit avoir une archipompe.

Il est entendu que le bois servant de garniture en abord doit être assez rapproché pour que les marchandises ne touchent point le long du bord; cette garniture est toujours préférable dans le sens des membres du navire.

Taxes au Havre sur les Boissons.

Le conseil municipal a décidé, dans sa séance du 12 décembre 1832, que le droit unique sur les boissons serait maintenu, et que le droit de circulation, supprimé au 1er juillet dernier, serait rétabli.

ENTREPOT RÉEL DU HAVRE.

DROITS DE MAGASINAGE.

	1er mois.		Autres.	
Armes, la caisse.	1	»		50
Alun, la brique de 401 kil.				
et au-dessus.	1	50		75
de 150 à 400 kil.		60		30
en vrac, les mille kil.	2	50	1	25
Acier, la caisse ou le baril.		15		10
Amandes, la balle.		25		15
Acide, la barr., le boucaut.	1	»		50
le tiercon.		75		40
Argent (*vif*) la caisse.		50		25
la jarre.		20		10
Bougie, la caisse.		20		10
Bambous et rottins, la balle.	1	»		50
Blanc de céruse, tierc. ou b.		50		25
le quart.		40		20
Baume de Copahu, le quart.		80		40
la bout.		40		20
Bois de teinture, de marqueterie, ébénisterie, acajou, gayac, les 1000 kil.	3	»	1	50
Cacao (comme pour le café).				
Café, le boucaut.	1	»		50
la barrique de 300 kil.		75		40
le tiercon.		50		25
le quart et balle.		25		15
le sac de 60 kil.		20		10
Cannelle, la caisse.	1	»		50
id. au-dessous de 25.		60		30
le ball. ou baril et sacs.		50		25
le paquet.		5	2	½
Crin, la balle.	1	»		50
Cuirs, la pièce.		5	2	½
Couperose, la barr. de 501 kil. et au-dessus.	1	20		60
de 300 à 500.		60		30
Cochenille, le sur. ou le bar.	2	»	1	»
Coton, la balle du Brésil et demi-balle du Levant.		75		40
id. Louisiane, Géorgie, Cayenne et du Levant.	1	»		50
le suron.		40		20
Cornes, les 1000 kil.	3	»	1	50
Curcuma, le sac.		20		10
petit sac.		10		5
Cire, le boucaut.	1	»		50
le tiercon.		50		25
le quart.		30		20
Cuivre, les 1000 kil.		50		25

	1er mois.		Autres.	
Drogueries, la caisse ou fût au-dessus de 200 kil.	1	50		75
au-dessous de 200 kil.		80		40
la balle ou le ballot.		50		25
Dents d'éléphant, les mille k.	10	»		5
Etain, plomb et fer, les mille kil.		50		25
Fanons de baleine.	1	»		50
Petits fanons.		25		15
Farine, le baril.		20		10
Fromages, la caisse.		15		10
Fer-blanc, la caisse.		15		10
Girofle (comme la cannelle).				
Gomme, la barr. de 451 kil.				
et au-dessus.	1	20		60
de 200 à 450.		80		40
Gomme élastique, le quart.		40		20
Guinée, la balle.		80		40
Gingembre, le sac.		20		10
Huile, la pièce.	1	»		50
la demi-pièce.		60		40
le tiercon.		40		25
le quart.		30		15
Houblon, la balle.	1	»		50
Indigo, le tiercon.	2	50	1	30
la caisse.	2	»	1	»
le suron.	1	»		50
Liqueurs, la caisse.		20		10
Laine d'Espagne et vigogne, la balle.	1	»		50
Litharge, le baril.		40		20
Muscades, le baril.		80		40
Nacre de perle, le tiercon.		60		30
le panier.		40		20
Nankin, la c. ou les 10 paq.		50		25
5 *id.*		25		15
4 *id.*		20		10
2 *id.*		10		5
1 *id.*		5		3
Noix de galle, la balle.		50		25
Oranges et citrons la caisse.		20		10
Poivre (comme pour le café.)				
Perleteries, le fut.	2	1		»
la balle.	1	»		50
Potasse, le fût de 901 kil. et au-dessus.	1	60		80
la b. de 450 à 900.	1	20		60
le baril.		40		20
Plumes de parure, bal. et c.	1	»		50
Peaux de chien, la balle.		25		15

	1er mois.	Autres.
Quercitron (comme pour le café.)		
Quina, le suron ou le quart.	50	25
Sucre, barr. de 601 kil. et au-dessus.	1 50	75
la barr. de 400 à 600.	1 »	60
le tierçon.	50	30
le quart.	30	20
les sacs, 30 et 60 kil., Manille, 15 et 10 k.	25	15
Sucre, cais. du Brésil de 601 kil. et au-dessus.	1 20	70
caisse du Brésil de 400 à 600 kil.	80	50
caisse de la Havane.	60	30
id. *id.* demi-caisse.	40	20
canastre.	1 »	60
Sumac, la balle de 201 kil. et au-dessus.	60	30
en sacs de 100 à 200 kil.	50	25
au-dessous.	30	15
Salpêtre, le sac.	20	10
Soude, la balle.	50	30
Soie, la balle ou la caisse.	1 50	75
de porc, le boucaut.	1 20	60
Suif, la tinne.	1 »	50

	1er mois.	Autres.
Spermacéti, le quart.	40	20
Riz, la barrique.	50	25
le tierçon.	30	15
le demi-tierçon.	20	10
Rocou, la barr. ou le tierç.	80	40
Raisin, baril et caisse.	15	10
demi-caisse et pagas.	1	5
quart caisse.	5	2
Réglisse (jus de), la caisse.	50	25
Rhum et tafia, la pipe.	1 »	50
la demi-pipe ou la c.	50	25
le quart de pipe.	25	15
Tabac en feuilles, bouc. de 400 à 600 kil.	1 50	80
en feuilles de 601 à 800 kil.	2 »	1 »
id. suron ou ballot.	1 »	50
Thé, la caisse.	60	30
la demi-caisse.	30	15
la boîte.	15	10
le quart de boîte.	10	5
Vin de liqueurs, la barrique.	1 »	50
le baril.	60	30
la dame-jeanne et petit baril et panier, et d'huile.	15	10
le petit baril de vin.	40	20

Les autres marchandises non dénommées paieront par analogie. — Le mois commencé sera censé accompli. — Le prix du magasinage courrera, pour la partie entière, le jour de l'entrée des premières pièces.

Depuis l'occupation d'Alger, on perçoit 4 p. % sur toutes les marchandises qui y sont introduites par navire français, et de 8 p. % par navire étranger.

Les droits de sortie des productions du pays ont été réglés par un arrêté du 6 septembre 1832. (Voir l'article d'Alger.)

SOCIÉTÉ DES BROUETTIERS DU GRAND-CORPS.

Cette société se charge du transport et de l'entrée en magasin des marchandises qui lui sont confiées, et dont elle répond. — Le tarif des prix de transports est calculé sur les bases les plus raisonnables. En cas de naufrages ou autres événemens, etc., la société met immédiatement à la disposition du commerce 30 voitures et 150 hommes.

Le bureau est rue Martonne, n° 12; les places de station sont au pont Notre-Dame, magasin Delaroche, Entrepôt neuf, pont d'Angoulême.

Pour toutes réclamations, s'adresser à MM. Fidelin, le Berquier et Leclerc.

SOCIÉTÉ DES BREMENS.

Cette société se charge aussi du transport de toute espèce de marchandise, et elle en répond.

MARSEILLE.

DROITS, TARES ET USAGES DU PORT.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

1° Les droits ci-après seront payables moitié par l'acheteur et moitié par le vendeur.

2° Lorsque les marchandises spécifiées ci-après seront pesées pour le nolis, le droit de pesage ne sera perçu qu'à raison de 11 c. ¼ par 50 kilog.

3° Lorsque les mêmes marchandises seront pesées pour *poids de reconnaissance*, elles paieront 5 c. de moins, par 50 kilog., qu'au tarif.

Nota. On observera que, pour la facilité des recherches, le même article, sous diverses dénominations, se trouve rubriqué plusieurs fois, ce qui n'apporte aucun changement à sa taxe.

DÉSIGNATION *des marchandises.*	TAXE *par 50 kil.*	DÉSIGNATION *des marchandises.*	TAXE *par 50 kil.*
Acacia.	25 cent.	Azéane.	30
Acide borique.	30	Azutan.	25
Acide citrique.	47 ½	Azur fin.	47 ½
Acier.	16 ½	Azur commun.	30
Acorus.	25	Babolines.	25
Agaric.	30	Balaustes.	30
Agnus castus.	25	Baleines préparées.	47 ½
Aloès.	47 ½	Barilles.	16 ½
Alizari.	25	Baumes.	47 ½
Alphatum.	25	Bedellium.	30
Alquifoux.	10	Been blanc et rouge.	30
Alun.	16 ½	Benjoin.	47 ½
Alun de plume et de glace.	25	Bistortes.	30
Amacaris.	30	Bitume de Judée.	20
Amadou.	30	Beurre.	25
Amandes.	20	Bleu de Prusse.	47 ½
Amanum.	30	Bœuf salé.	20
Ambre gris.	85	Bol d'Arménie.	30
Ambre jaune.	85	Bois d'acajou.	25
Amidon et poudre d'.	20	Bois de Brésil.	20
Anchois.	20	de buis.	20
Angélique.	30	de Caliatour.	47 ½
Anis.	20	de Campêche.	16
Antimoine.	25	d'ébène.	25
Appics.	25	de Fernambouc.	20
Argent en lingots.	85	de Fustet.	16 ½
Argent vif ou mercure.	47 ½	de gayac.	20
Aristoloches ou serpentaires.	25	jaune.	16 ½
Arsenic.	47 ½	de Marqueterie.	25
Assafœtida.	47 ½	de Nicaragua.	20
Avelanèdes.	10	de réglisse.	16 ½
Avena.	20	de rose.	25
Azarmu.	25	de Sainte-Marthe.	20

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 kil.
Bois de sandal.	47 ½
de storax.	47 ½
de violette.	25
Borax.	47 ½
Bougies.	30
Boudes.	10
Bourre de laine.	10
Bourre de soie.	25
Brai sec.	16 ½
Brun rouge.	10
Cacao.	30
Cachou.	47 ½
Café.	25
Calamus.	25
Camphre.	47 ½
Canefice.	30
Cannelle girof., Matte et Chine.	47 ½
Can. fine en caisse ou en churle.	85
Cantharides.	47 ½
Capillaire.	25
Câpres.	20
Cardamome.	30
Caret ou écaille de tortue.	85
Carnasse.	10
Castor (peau de).	47 ½
Cendres gravelées.	25
de Sicile.	16 ½
Céruse ou blanc de plomb.	20
Cévadille.	30
Champignons.	25
Candelles	25
Chanvre peigné.	25
Chanvre écru.	16 ½
Châtaignes.	10
Cheveux.	60
Chiffons vieux ou drilles.	16 ½
Chocolat.	47 ½
Chromates de fer.	10
Cierges.	30
Cinabre.	30
Cire jaune.	25
Cire en grains.	30
Clous de fer.	16 ½
Cochenille et Grabeau.	85
Colle de poisson.	47 ½
Colle forte	25
Coloquinte.	30
Colombine (engrais).	10
Confitures.	25
Conteries (verroteries).	25
Coques du Levant.	35
Coquillages.	25
Corail.	85
Coriandre.	16 ½
Cordages neufs.	16 ½
Cordages vieux.	10
Cornes.	10
Cornes de cerf.	30

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 kil.
Cotons en laine d'Amérique.	35
Cotons en laine Calabre.	30
Cotons en laine de Malte.	30
de Castellmare.	30
de Gallipoli.	35
du Levant.	25
de Motril.	30
des Indes.	35
des Iles.	35
Coton fil blanc.	25
bleu.	30
rouge.	60
de Calabre.	35
de Malte.	25
Couperose.	16 ½
Craie.	10
Crème de tartre.	25
Crins.	25
Cristal minéral.	30
Cubèbe.	25
Cumin.	16 ½
Cuirs en poil et tannés.	25
Cuivre.	25
Dattes.	20
Dégras de peau ou graisse de poiss.	20
Deromicuir.	25
Dictame de Crète.	25
Dominiquis.	25
Dons icelins.	25
Eau-de-vie.	16 ½
de rose.	20
mère de salpêtre.	20
de lavande.	25
forte.	25
de fleur d'or. ou de naphte.	47 ½
de fleur de violette.	47 ½
Ecorce d'orange.	20
Ellébore.	25
Emériil en pierre ou en poudre.	10
Encens en grains et en poudre.	25
Epeautre.	16 ½
Eponges ordinaires et communes.	25
fines.	35
Escayoles ou alpistes.	16 ½
Escorus de thémaria.	25
Espetinay.	25
Esprit de vin.	25
Esquine.	25
Essences de toutes qualités.	85
Estras (vieux chiffons ou drilles).	16 ½
Estimengins.	25
Estum.	25
Etain.	30
Etoupes de chanvre.	10
Etoupes de soie.	25
Eupne-feba ou fortis.	25
Euphorbe.	47 ½
Fanons de baleine.	35

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 kil.
Farine.	16 ½
Fauvic ou sumac de Provence.	16 ½
Fer.	16 ½
Fer (vieille fonte de).	10
Fer ouvré.	20
Fèves et fevettes.	10
Figues sèches.	16 ½
fraiches.	10
Fil à voile.	25
de Bourgogne.	25
Fil de laiton.	25
Fil de fer	20
Fil de chèvre.	30
Filoselle, bourre et étoupe de soie.	25
Fleurs d'aspic.	16 ½
de cannelle.	47 ½
de lavande.	16 ½
de soufre.	16 ½
d'oranger.	16 ½
de romarin.	16 ½
de violette.	30
Florée.	30
Folium camponi.	30
Folium malabusti.	30
Fonds de bassine.	25
Fromages de toutes qualités.	16 ½
Galanga.	30
Galettes.	16 ½
Galipot.	16 ½
Galles de toutes sortes.	25
Garance.	25
moulue.	25
Gentiane.	25
Gingembre.	20
Ginseng.	47 ½
Girofle.	47 ½
Glace.	10
Glu.	25
Gomme adragante.	47 ½
ammoniaque.	47 ½
animée.	47 ½
arabique.	25
de Barbarie.	25
caraque.	47 ½
copale.	35
de gayac.	25
galbanum.	47 ½
geda.	25
édérée.	47 ½
élémi.	47 ½
laque.	47 ½
de pays.	25
Sagapenum.	47 ½
du Sénégal.	25
de Tacamahaca.	47 ½
turique.	25
Goudron.	10
Grabeau d'indigo.	35

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 kil
Grabeau de sel Ammoniac.	25
de séné	25
Graine de chanvre.	20
de coriandre.	20
de kermès ou vermillon.	60
de lin.	20
de jardin.	20
de moutarde.	20
Graine de perroquet.	20
de palma christi ou ricin.	25
longue ou alpiste.	16 ½
jaune.	25
jaune de Perse.	30
Graisse.	25
Grais de poisson ou dégras de peau.	20
Griffes de girofle.	25
Hémitocortom ou mous. de Corse.	20
Herbe pérelle.	30
Hermodates ou hermodactes.	30
Hypocistes.	25
Houblon.	20
Huile d'amande.	25
d'aspic.	30
de bens.	30
Huile de cade.	30
de graines.	25
de jasmin.	25
de laurier.	16 ½
de lavande.	30
de lin.	30
de noix.	25
d'olive.	25
Huile de pétinelle.	35
de pétrolle.	30
de poisson.	16 ½
de romarin.	16 ½
de scorpion.	25
de térébenthine.	30
de vitriol.	30
Indigo.	85
Ipécacuanha.	47 ½
Iproqueris.	25
Iris.	47 ½
Jalap.	47 ½
Jambons.	25
Jaune de Naples.	20
Jujubes sèches.	20
Jus de citron.	20
de cerise.	25
de réglisse.	25
Kermès ou vermillon.	60
Labdanum.	47 ½
Laine d'agnelins.	25
Laine pélade.	16 ½
surge.	16 ½
lavée.	25
de chevron.	30
d'Espagne.	30

EXPÉDITION des marchandises.	TAXE par 50 kil.
Laine mérinos du pays.	30
de Pouille.	30
de Rome.	30
de Russie	20
de Ségovie.	30
de toison ou de pays.	25
Lapis lazuli.	30
Lapis de senard et bezoards de toutes sortes.	30
Laque en feuilles.	47 ½
Laque plate.	47 ½
Lard.	25
Lébora blanc.	25
Légumes de toutes sortes.	10
Lentisque.	10
Lichen.	47 ½
Liége.	10
Lin écru.	20
Lin peigné.	25
Liqueurs.	30
Liqueur bâtarni.	25
cassie.	25
Litarge de plomb.	20
Macis (pellicule de la noix muscade)	47 ½
Maïs.	10
Manganèse.	20
Manne de toutes qualités.	47 ½
Mastic.	47 ½
Mélasse.	16 ½
Miel.	20
Miel Boulinguelle.	25
Millet (petit).	10
Mine de plomb.	10
Minium.	16 ½
Mirobolans.	25
Myrrhe.	47 ½
Miscanguia.	25
Momies.	47 ½
Morfil ou dents d'éléphant.	60
Morues.	16 ½
Musc.	85
Nacre de perles.	30
Noir animal et de fumée.	20
Noisettes.	10
Noix.	10
de Chypre.	47 ½
de l'Inde.	47 ½
vomiques.	47 ½
muscades.	85
Nougats.	25
Noyaux.	10
Ocre fin.	30
Ocre commun.	10
Oculi cancri (yeux d'écrevisse).	30
Officia.	25
Oignons de scille.	20
Olives.	16 ½

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 kil.
Opium.	85
Opoponax.	35
Or en lingots.	85
Orangettes.	20
Oranges.	10
Orge.	10
Orge perlé.	20
Orpiment.	47 ½
Orseille.	47 ½
Os animal.	10
Paille de maïs.	16 ½
d'esquinette.	25
Panses ou raisins secs.	16 ½
Papier.	16 ½
Pâte de France et d'Italie.	25
Peaux. (*Voyez* Cuirs en poil et tannés).	25
Peaux et poils de lièvres et lapins.	35
Pêches fraîches.	10
Perles.	47 ½
Persil de Macédoine.	30
Pierres ponces	10
Pierre d'aimant.	35
Pirètre (racine de)	30
Plomb en saumon et ouvré.	16 ½
Plumes communes.	25
d'autruche.	85
de vautour.	47 ½
Pignons.	20
Piment ou poivre giroflé.	25
Pistaches en coque.	25
Pistaches cassées.	47 ½
Poires.	10
Pois frais.	10
Poisson salé autre que morue.	20
Poivre.	30
Poix.	16 ½
Poix résine.	16 ½
Pommes fraîches.	10
Pommes-de-terre.	10
Potasse.	20
Poutargue ou œuf de poisson.	25
Prunes fraîches.	10
sèches.	20
Pruneaux.	20
Quercitron.	20
Queues de girofles ou griffes.	25
Quina.	60
Racine d'iloix.	30
Raisins frais.	10
secs.	16 ½
de Corinthe.	16 ½
Rhapontic.	47 ½
Ratafia.	30
Réalgar.	25
Réglisse (bois de).	16 ½
(jus de).	25
Résidu de soufre.	10

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 c.
Rhubarbe.	85
Rubica major.	30
Riz et risons.	16 ½
Rocou.	47 ½
Rognures de cartes.	10
de cornes.	10
Rose de berres.	30
Rusque ou tan.	10
Safran.	85
Safranum.	30
Sagapin.	30
Saigne.	16 ½
Sagou.	30
Salep.	47 ½
Salicors.	10
Salpêtre.	20
Salsafras (bois de).	25
Salsepareille.	47 ½
Sandaraque (gomme de).	30
Sandarasse.	30
Sang-dragon.	47 ½
Sanguine.	10
Sarcocolle.	25
Saucissons.	25
Savon.	16 ½
Scammonée.	85
Sébestes.	25
Ségumantium.	25
Sel ammoniac.	47 ½
armoda.	25
brunette.	25
marin ordinaire.	10
mistri.	25
natron.	10
de Saturne.	25
de soude.	20
tamarin.	47 ½
Semens de bens.	30
Semence froide.	30
Semencine.	47 ½
Séné et follicules.	47 ½
Sirops.	30
Soie.	85
Son.	10
Soude naturelle.	16 ½
Soude factice.	10
Soufre but	10
en canon et raffiné.	16 ½
Sperme ou blanc de baleine.	35
Spicamba.	25

DÉSIGNATION des marchandises.	TAXE par 50 kil.
Spica seltica.	25
Spodea.	25
Squin.	25
Stéri marin.	25
Sticandus arabique.	25
Sticulus (sel trimaux).	25
Stil de grain.	35
Stockfich.	16 ½
Storax sec et liquide.	30
Sublimé.	85
Sucre brut.	20
terré.	20
tête.	20
vergeois.	20
bâtard.	25
melis.	25
raffiné.	25
Suif.	20
Suif de cochon ou saindoux.	25
Sumac.	16 ½
Tabac de toutes qualités.	20
Talc.	25
Tan ou rusque.	10
Tamarin.	47 ½
Tartre.	16 ½
Terre d'ombre.	10
Terre sigillée.	25
Terremérite ou curcuma.	30
Thé.	85
Térébenthine de Venise.	30
Thériaque.	47 ½
Thon mariné.	25
Toiles d'emballage	10
Tournesol.	35
Tripoli.	10
Truffes.	25
Turbith.	30
Vanille.	85
Verdet.	25
Verdet cristallisé	47 ½
Vermicelle et viande de pâte	25
Vermillon ou Kermès.	60
Verrerie ouvrée.	20
Verrerie brisée.	10
Verrotterie ou conterie.	25
Viande salée.	20
Vitriol blanc et bleu.	30
Vitriol de chypre.	35
Zédoaire.	35
Zinc.	25

TARIF DES TARES.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	TARES.	*Observations.*
Acier en caisses.	4 p c.	
Alizari de Chypre.	4 p c.	
de Smyrne.	Emballage de toile, 2 p. c.	
id.	Emballage en crin, 3 p. c.	
de Barbarie.	*id.* en jonc, 6 kil. 9 hect. et 3 déc. par balle.	
Alun étranger.	En barriques, 8 p. c.	
	En tierc. et en quarts, t. net.	
Amandes.	En sacs, point de tare.	
Amidon.	Tare de facture.	
Antimoine.	En barils, 4 p. c.	L'acheteur jouit de la fac. d'ach. tare net.
Argent vif.	En flacons, tare nette.	
Alquifoux.	En barils, 4 p. c.	
dito.	En couffes, 8 hect. par couffe.	
Arsenic.	Tare, 4 p. c.	Et faculté de faire tare nette.
Assafœtida.	En sacs, 1 p. c.	*Idem.*
Azur commun.	En barils, 8 p. c.	
fin.	Tare de facture.	
Barille d'Alicante.	Tare, 13 kil. par balle, comp. de 4 surr., et à prorata pour le plus et le moins.	
Carthagène.		
Almérie.		
Bœuf salé.	En barils, 10 p. c.	
Cacao.	En sacs, 1 p. c.	
Café.	En sacs, 1 p. c. et emb. en herbes, 1 ½ p. c.	
du Levant.	En fardes, 11 k. 4 h. p. fard.	
Bourbon.	En couffes, 2 k. par couffe.	
Ile de France.	En couffes, 2 k. par couffe.	
Moka.	En demi-fardes, 5 kil. 7 h.	
Cannelle.	En churles, double emballage, 5 kil. 3 hect., Simple emb. 2 kil. 5 hect.	
Canefice.	Tare nette.	
Céruse.	En barriques, 4 p. c.	
	En caissons, 2 k. 7 h. p. cais.	
Cendre gravelée.	En barriques, 10 p. c.	
Chanvre peigné de Grenoble.	1 kil. 2 hect. par balle.	
de Piémont	6 hect. par balle.	
de Boulogne.	5 kil. 1 hect. par balle.	
écru de tout pays.	⅔ p. c. après avoir dép. la b. de son enveloppe en toile.	
Cinabre.	4 p. c.	
Cire jaune.	3 p. c., emballage de crin.	
Cire grasse.	On déduit le 1/3 du p. pour la t.	
Colle de Flandre.	8 p. c.	

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	TARES.	*Observations.*
Colle de Hollande.	8 p. c.	
Couperose.	En barriques, 10 p. c.	
Coton de Kircagach.	Emballage en crin, 4 p. c.	
de Salonique.	en toile, 3 p. c.	
de Smyrne.	*Id.*	
Souboujeac.	Emballage de crin, 5 p. c.	
Kinik.	*Id.*	
Salonique.	En ballots de crin, 6 p. c.	
de Saint-Jean d'Acre.	Gros emballage blanc, 4 p. c.	
de Chypre.	*Id.*	
d'Alexandrie.	*Id.*	
Jumel.	4 p. c.	
d'Amérique.	8 p. c., et sans corde d'emb., 6 p. c.	
des Isles.	3 p. c.	
de Malte.	4 p. c.	
Camphre.	Tare nette.	
Eau-de-vie.	Point de tare si l'achet. garde la futaille, et s'il rend la f. on déduit ce qu'elle pèse.	
Eponges.	Emb. en jonc, 6 kil. 1 hect. par balle.	Faculté de faire tare nette.
Encens en grains et en poud.	Tare nette.	
Etain.	En barils, 4 p. c	
Fil de Bourgogne.	1 kil. 2 hect. par balle.	
Figues.	En barils et en caisses, tar. n.	
	En corb. et en couffes, point de tare.	
Garance.	En bariques, 8 p. c.	
Galbanum.	Emb. de toile pour la chemise, 1 p. c.	
Galles (en sorte).	Sans tare.	
Girofles.	En couffes, 2 k. 2 h. p. couffe.	
	En futailles, tare nette.	
Gingembre.	En sacs, 1 p. c.	
Gommes de toutes qualités.	*Id.*	
Graine jaune de Perse.	*Id.*	
du Levant.	*Id.*	
Graine longue.	Le sac réputé marchandise.	
Jalap.	En surons, 5 kil. 3 h. par sur.	
Indigo.	En sur. de 40 à 50 k., 6 k. 5 h.	
	Id. de 50 à 66 k., 7 k. 4 h.	
	Id. de 66 à 82 k., 9 k.	
Jus de réglisse de Calabre.	Multiplier le produit de la t. marquée sur la c. par 91 k. 8 h., qui équivaut au Q^l de Calabre, plus 2 p. c. p. feuill.	
de Sicile.	Multiplier le produit de la tare marquée sur la c. par 81 k. 6 h. qui équivaut au Q^l de Sicile, plus 2 p. c. par feuilles.	
Jus de Limons.	En barriques 10 p. c.	
Citrons.	*Id.*	

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	TARES.	*Observations.*
Cerises.	En barriques 10 p. c.	
Légumes de toutes qualités.	En sacs de toile, le sac réputé marchandise.	
Laine de toison.	Tare nette.	
Pelade.	Sans tare. Emb. de crin, 1 p. c.	
d'Alep.	1 p. c.	
Lavée.	Tare nette.	
de Chevrons.	Emballage 4 p. c., plus 2 p. c. pour la chemise en toile, et 1 p. c. si elle est en coton, avec la faculté de ne peser qu'avec la chemise.	
de Ségovie.	5 kil. 7 hect. par balle.	
de Tunis.	Emballage de toile, 2 p. c.	
d'Andrinople.	emballage de crin, 3 p. c.	
de Tresquille.	*Id.*	
de Salonique.	*Id.*	
de Saphi.	*Id.*	
de Salé.	*Id.*	
d'Alger.	*Id.*	
de Candie.	*Id.*	
de Constantinople.	*Id.*	
de Smyrne.	*Id.*	
de la Cavale.	*Id.*	
Surge.	*Id.*	
d'Espagne.	Tare 4 p. c., avec faculté de faire tare nette.	
d'Andalousie.		
d'Arragon.	*Id.*	
de Morée.	Tare 4 p. c.	
de Pouille.	*Id.*	
de Rome.	*Id.*	
d'Agnelins.	*Id.*	
Manne de Calabre.	Multiplier le produit de la t. marquée sur la caisse p. 91 k. 8 h., qui équivaut Q^l de Calabre.	
de Sicile.	Mult. le produit de la t. marq. sur la caisse par 81 k. 6 h., qui équivaut au quintal de Sicile.	
Mélasses.	Tare écrite ou 10 p. c.	
Minium.	En barriques, 4 p. c.	
Morues.	2 h. par balle de 41 k. à 122 k. et 3 h. de 122 k. et au dessus, avec faculté à l'achet. peser la corde avant de l'employer.	
Opium.	Tare nette.	
Orpiment.	En barils 4 p. c.	
Piment ou poivre giroflé.	En sacs 1 p. c.	
Potasse.	En barriques de 900 k. et au-dessus 14 p. c., en barr. ordinaires 10 p. c.	

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	TARES.	*Observations.*
Poivre de Hollande.	Par balle de 200 à 250 kil., 2 kil. 9 h. pour la natte, et 4 hect. pour la corde d'emb.; 1 p. c. pour la chem., et 1 ½ p. c. pour le grabeau.	
de l'Orient et autres.	Pour le sac 1 p. c., et 1 ½ p. c. pour le grabeau.	
en sacs.	1 p. c. pour l'emballage, 1 ½ p. c. pour le grabeau.	
Quercitron.	En barr. 10 p. c., en tierçons 12 p. c.; en quarts 14 p. c.	
Queues de girofles.	En sac 1 p. c., en couffe 1 k. par couffe.	
Quina.	En caisse ou en suron t. nette.	
Raisins de Corinthe.	En bottes ou barr. de 700 kil., tare 8 p. c.; en demi-bottes de 500 k. à 799 k. 10 p. c. en tierçons 12 p. c., en ¼ 14 p. c.	
de Zante.		
de Lipari.	En barils 5 kil. par baril.	
Riz.	En couffes 2 kil. 9 hect. par couffe, et pour celles de 122 k. et au-dessus 3 k. 7 h.	
Rocou.	En barils 17 p. c., et pour les feuilles 4 p. c.	
Rhubarbe.	Tare nette.	
Safranum.	En caffas 36 k. 8 h. par caffas, en balle gros emb. 6 p. c., emballage fin 4 p. c., en sac de 70 à 100 k. 1 p. c., en b. de 125 k., gros emb. 2 p. c.	Avec faculté de faire tare nette.
Sandal ou racine.	12 p. c. ou tare convenue.	
Scammonée.	Tare nette.	
Séné.	En fardes tare nette ou 10 p. c. en joncs tare nette ou 9 kil. 8 hect par balle.	
Soufre raffiné.	En caisse la tare écrite est 2 h. pour chaque cercle.	
Sucre terré.	En barriques 12 p. c., en tierç. 14 p. c., en quarts 14 p. c.	
tête.	En barr. 14 p. c., en tierçons 16 p. c., en quarts 16 p. c.	
brut.	En barr. 17 p. c., en tierçons 18 p. c., en quarts 20 p. c.	
Havane.	En caisses 14 p. c., et pour celles de 120 à 130 k. 16 p. c.	
Brésil.	En caisses 18 p. c., et 20 p. c. pour celles de 4 à 500 k., en couffes 5 k. par couffe, en sur. 5 k. par suron.	
Suif.	En barr. tare écrite, en baril de 40 à 100 k. 10 k. 2 h. par bar., en b. de 100 à 160 k. 20 k. 4 hect. par baril.	

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	TARES.	*Observations.*
Storax.	Pour la chemise 1 p. c.	
liquide.	Tare écrite, avec faculté de faire tare nette.	
Tabac.	En barr. 12 p. c, en balles emballage de toile ou de crin 2 p. c.	
Tamarin.	En barr. 7 p. c., et en barriq. cerclées de 6 cercles de fer 12 p. c.	
Vermillon ou Kermès.	Tare nette.	
Verdet.	Le sac est réputé marchand.	
cristallisé.	Tare nette de la caisse, le pap. et les ficelles comme march.	
Vitriol de Chypre.	Tare de facture.	

Nota. Quoiqu'il soit toujours libre aux parties de proposer la tare nette, celle qui la demande semble avoir un titre de plus quand le tarif la lui réserve expressément.

Emplacement des Bureaux des Peseurs de commerce.

BUREAU CENTRAL, place Royale, n° 6.
Rue des Pucelles, n° 15.
Place Vivaux, n° 2.
Quai Rive-Neuve, n° 15.
Poisssonnerie-Vieille, n° 1.

En outre des bureaux ci-dessus mentionnés, il y a toujours des peseurs stationnés au Marché aux Fruits et en Cuiraterie, rue des Phocéens, n° 10, pour les tanneries, raffineries de sucre, etc.

Ouverture des Bureaux.

En Janvier. Février.	à 7 heures du matin jusqu'a la nuit.
Mars. Avril.	à 6 heures et demie.
Mai. Juin. Juillet. Août.	à 6 heures.
Septembre. Octobre.	à 6 heures et demie.
Novembre. Décembre.	à 7 heures.

TARIF DES DROITS DE PESAGE DES COMESTIBLES,

D'APRÈS L'ARRÊTÉ DU GOUV. DU 2 COMPLÉMENTAIRE AN XI (19 SEPTEMBRE 1803).

DÉSIGNATION.	TAXE *par* 100 *kil.*	DÉSIGNATION.	TAXE *par* 100 *kil.*
Bois à brûler.	20 c.	Grains.	20 c.
Charbon.	*id.*	Farine.	*id.*
Foin.	*id.*	Viande.	*id.*
Paille.	*id.*		

Les droits ci-dessus sont payables moitié par l'acheteur et moitié par le vendeur.

Emplacement des Bureaux des Peseurs publics des comestibles.

Bois à brûler,	à la palissade Saint-Jean Il y a en outre tous les jours un peseur à la place de Rome.
Charbon,	à la place Royale.
Foin et paille,	à la porte d'Aix, et momentanément à la place des Fainéans.
Grains et farine,	au Poids de la Farine, rue du Grand-Chemin-d'Aix, n° 30.
Viande,	à la Tuerie.

TARIF DES DROITS DE JAUGEAGE.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

1° Le droit de jaugeage sera perçu ainsi qu'il suit, même à la sortie des piles;

2° Tous les droits détaillés ci-après sont payables moitié par l'acheteur et moitié par le vendeur, sauf stipulation contraire entre les parties.

Huile d'olive de toutes qualités.	Pour droit communal, 25 c. par hect.
de grignons, de graines et de poissons.	Pour rétribution du jaugeur, 1 fr. par futaille, quelle qu'en soit la capacité.
Vins ordinaires et de liqueur.	Pour droit communal, 7 c. ½ par hect.
Eaux-de-vie. Esprits et tous autres liquides.	Pour rétribution du jaugeur, 80 c. par futaille, quelle qu'en soit la capacité.
Futailles vides.	Pour rétribution des jaugeurs seulement, 80 c. par futaille, quelle qu'en soit la capacité.

Emplacement du Bureau.

Les jaugeurs publics n'ont qu'un seul bureau sur le quai Rive-Neuve, place aux Huiles.

Ouverture du Bureau.

En Janvier. Février.	à 8 heures du matin jusqu'à 4 heures de relevée.
Mars. Avril.	à 7 heures du matin jusqu'à 4 heures de relevée.

Mai. Juin. Juillet. Août.	à 5 heures du matin jusqu'à 5 heures de relevée.
Septembre. Octobre.	à 7 heures du matin jusqu'à 4 heures de relevée.
Novembre. Décembre.	à 8 heures du matin jusqu'à 4 heures de relevée.

TARIF DES DROITS DE MESURAGE.

ESPÈCES DE GRAINS.	TAXE *par* 8 *doubl. déc.*	ESPÈCES DE GRAINS.	TAXE *par* 8 *doub. déc.*
Blé.	24 c.	Maïs.	24 c.
Seigle.	*id.*	Avoine.	*id.*
Orge.	*id.*	Vesces.	*id.*
Fèves.	*id.*		

EMPLACEMENT DES BUREAUX DES MESUREURS PUBLICS.

Bureau du Receveur des Mesureurs,

Rue Cannebière, n° 1. Ouvert depuis 9 heures du matin jusqu'à 4 heures de relevée.

Bureaux des Mesureurs, à l'Annonerie,

Place Saint-Martin, au Mont-de-Piété.

Administration de la Régie du Pesage, Jaugeage et Mesurage.

Le bureau de l'administration est boulevard d'Angoulême, n° 6. Il est ouvert depuis 9 heures du matin jusqu'à 4 de relevée.

NANTES.

DROITS, TARES ET USAGES DU PORT.

MARCHANDISES COLONIALES.

Bois de teinture. En général, trait, 1 p. 100, à 4 mois. On pèse par 250 kil. avec 1 kil. de bon poids en angle.

Cacao en futailles. Tare réelle ; trait, 1 p. 100. En sacs, tare et trait, 2 ½ p. 100, à 3 mois. On pèse par futaille, avec 1 kil. de bon poids en angle, sur celles au-dessous; les sacs par 3, 4 ou 5, suivant leur poids, de manière à faire chaque pesée de 250 kil. environ, avec 1 kil. de bon poids en angle.

Café en futailles. Tare réelle, 1 p. 100, à 3 mois, se pèsent comme celles de cacao. En sacs, emballage simple en toile, tare et trait, 2 ½ p. 100, à 3 mois. Lorsque l'emballage est double, on en ôte un, ou on règle la tare ; on pèse ordinairement par 5 sacs du poids de 50 kil. avec 1 kil. de bon poids en angle, ou par 3 ou 4,

en sorte que chaque pesée soit de 250 kil. environ, avec 1 kil. de bon poids; on en déduit 1 kil. par 250 sur le total du poids brut.

Gafé Bourbon. Tare et trait, 2 kil. ½ par balle, à 3 mois. On pèse par 5 balles, avec 1 kil. de bon poids en angle.

Café moka. Par balle, 9 kil., par demi-balle, 5 kil., tare et trait, à 3 mois. On pèse par balle ou 2 demi-balles, avec demi-kil. de bon poids.

Cannelle en caisse. Tare réelle, 1 p. 100 de trait, ou 12 à 13 kil. par caisse. On pèse par caisse, avec demi-kil. de bon poids, à 4 mois.

Coton surate. Avec cordes, tare et trait, 8 p. 100, sans cordes, 6 p. 100, à 4 mois. Le café Macédoine, Kergaga, etc. Tare et trait, 8 p 100 en crin, 6 p. 100 en toiles. Les macédoines avec joncs, 4 kil. ½ par balle, outre la tare, à 4 mois.

Coton Bourbon, Géorgie, Brésil, St.-Domingue, etc. Tare et trait, 6 p. 100 sur les balles au-dessus de 50 kil., 8 p. 100 sur celles au-dessous.

On pèse par balle, avec 1 kil. de bon poids, celles au-dessous de 50 kil., demi-kil.

Cuirs de Buenos-Ayres. Trait, 1 p. 100, à 4 mois; on pèse par 25 cuirs, avec 1 kil. bon poids.

Cochenille. Tare reelle, 1 p. 100 de trait, à 3 mois; on pèse par suron, avec demi-kil. bon poids.

Gomme du Sénégal, en futailles. Tare réelle, trait 1 p. 100 en sacs; tare et trait 2 ½ p. 100, à 4 mois. Les futailles se pèsent comme celles de cacao, les sacs par 5, avec 1 kil. bon poids.

Girofle en futailles. Tare réelle, trait 1 p. 100, à 4 mois; se pèsent comme celles de cacao.

L'indigo en caisse. Tare réelle, trait 1 p. 100; on pèse par caisse, avec demi-kil. de bon poids.

Indigo en surons. De 50 kil., tare et trait, 7 kil., de 75 kil., 9 kil.; de 100 kil., 11 kil.; on pèse par suron, avec demi-kil. de bon poids.

Muscade. Tare réelle; trait 1 p. 100, à 4 mois; on pèse par caisse, avec demi-kil. de bon poids.

Poivre lourd et léger. En balles ou sacs, simple emballage de toile, tare et trait, 3 p. 100; double emballage, 4 p. 100; les petits sacs, en double gonis, 5 p. 100, à 4 mois; on pèse les sacs par 5, avec 1 kil. de bon poids, et les balles par une, avec demi kil. de bon poids en angle; en futailles, tare réelle, trait 1 p. 100; se pèsent comme celles de cacao.

Quinquina en caisse. Tare réelle; trait 1 p. 100, à 4 mois; on pèse par 100, avec demi-kil. bon poids.

Riz en futaille. Tare et trait, 12 p. 100; se pèsent comme celles de cacao.

Riz en sac. Tare et trait, 2 ½ p. 100; on pèse par 5 sacs, avec 1 kil. bon poids, à 4 mois.

Rocou. Tare et trait, 17 p. 100, et 4 p. 100 pour les feuilles, à 4 mois. Les futailles se pèsent comme celles de cacao.

Sucre brut, en futaille. Tare et trait, 17 p. 100 sur les futailles de 251 kil. et au-dessus, et 19 p. 100 sur celles au-dessous. On pèse par futaille, avec 1 kil. ½ pour celles de 251 kil. et au-dessus, et demi-kil. pour celles au-dessous.

Idem terré, en futailles. Tare et trait, 13 p. 100, de 251 kil. et au-dessus, et 15 p. 100 au-dessous, 1 kil. ½ bon poids, pour celles de 250 kil. et au-dessus, et ½ pour celles au-dessous.

Idem Havane, blanc. Tare et trait, 15 p. 100; on pèse par caisse, avec 1 kil. de bon poids.

Idem Havane, blond. Tare et trait 15 p. 100 sur les caisses, 17 sur les demi-caisses. On pèse par demi-caisse, avec demi-kil. de bon poids.

Idem Brésil, blanc. Tare et trait, 16 p. 100.

Dito, dito, brut. Tare et trait, 17 p. 100.

Les blancs se pèsent comme les sucres terrés en futailles; les bruts, comme les sucres bruts en futailles. Sucre de l'Inde, en sac. Tare et trait, 5 à 6 p. 100, simple emballage; de 7 à 9, double et triple emballage. On pèse par 5 sacs, avec 1 kil. bon poids. Sucre Verra-Cruz, en surons. Tare, 6 p. 100; trait, 1 p. 100. On pèse par suron, avec demi-kil. bon poids. Tous les sucres se vendent à 4 mois.

Potasse et perlasse d'Amérique. Tare et trait, 12 p. 100, à 4 mois. On pèse par baril, avec demi-kil. de bon poids; lors qu'ils pèsent 251 kil., on donne 1 kil.

Idem et *id.* de Dantzick. Tare et trait, 10 p. 100, à 4 mois.

Thé. Grosse caisse, 35 kil.; demi-caisse, 22 kil.; quart de caisse, 10 kil.; seizième de caisse, 6 kil., à 4 mois. On pèse par caisse, avec demi-kil. bon poids.

Nota. On déduit, en pesant, pour 2 barres, 1 kil.; pour 4 palatres ou 4 brides, 1 kil.; pour 8 tampons sur les cotons du Brésil, 1 kil.; sur les cotons d'Amérique et les colonies, pour 4 tampons, 1 kil.

MARCHANDISES DIVERSES.

Alun de roche, 10 p. c.
de Smyrne, tare écrite, 1 p. c.
Amandes en coque, en balle, 4 p. c.
cassées, tare écrite, 4 p. c.
de Barbarie, 6 kil. par coffre.
Amidon, tare écrite, 1 p. c. de trait.
Anis vert, 3 p. c. par balle.
Azur, 18 k. par baril de 150 à 200 k. 20 k. pour ceux de 250.
Beurre d'Irlande et de Bretagne, 19 p. c.
Bois d'acajou, 4 p. c.
Casse, tare écrite, 1 p. c.
Caret, 1 p. c. de trait.
Cahohane et onglons, 2 liv. pour une, 1 p. c. de trait.
Cauris, 6 liv. par sac de 166 liv. de la compagnie.
Céruse, tare écrite, 1 p. c.
Couperose verte, 13 p. c.
Esquine, 5 liv. par balle.
Essence de térébenthine, 18 p. c. et 20 plâtrée.
Farine, au baril de 89 à 90 k. tare écrite.
Figues en cabas, 4 p. c., en baril, 8 p. c.
de Provence, en boîte, 1 p. c.
Fromage en meule et papier, 3 p. c. tare et trait.
Galle en balle, 4 p. c.
Garance robée et non robée, tare écrite, 1 p. c. de trait, ou 10 p. c. tare et trait.
Harengs en baril, demi et quart de baril.
Huile d'olive, 18 p. c. sans plâtre.
plâtrée, 20 p. c.
de lin, de Hollande et de rabette, 18 p. c.
de noix et de lin, d'Angers, tare écrite et 4 p. c. de trait.
de morue, baleine et sardine, 20 p. c. sur les futailles de 250 kil., et 18 p. c. sur celles au-dessus.
de vitriol, tare écrite, ou 12 k. par bombe.
Jalap en suron, 6 kil. de gré à gré.
Jus de réglisse, 13 p. c. et demi-kil. de plus pour les feuilles.
Litharge, tare et trait, 3 p. c.
Manne, tare écrite, 1 p. c. de trait.
Mélasse, 11 p. c.
Miel blanc Gatinais, 10 p. c.
de Narbonne, tare écrite, 1 ½ p. c. de trait.
en double baril, 2 p. c.
de Bretagne, 35 kil., tare et trait par barique et 25 kil. par tiercon.
Mine de plomb rouge, 17 kil ½ par baril, et 3 p. c. de trait.
Morue verte, 2 p. c.
sèche, au cent pesant, 2 p. c. de trait.
Piment, tare réelle, 1 p. c. de trait.
Poix de Bourgogne, 10 p. c.
Pruneaux du pays, 4 p. c. de trait.
Prunes de Sainte-Catherine, 10 p. c.
Quercitron en futaille, 13 p. c.
Raisins en caisse, kil. et demi par caisse.
de Corinthe, 12 p. c.
en baril, 8 p. c.
Redon, point de tare, 1 p. c. de trait.
Réglisse, 3 kil. par balle, 1. p. c. de trait.
Résine, sans embal., 1 kil. de trait; avec embal. 2 ½ kil.
Savon, tare écrite. La surtare se règle.
Sel d'Épsom, 10 p. c. tare et trait.
de Lorraine, 16 liv. par baril.
Soude d'Alicante, 10 à 12 kil. ½ par 350 kil.
Soufre, tare écrite, 2 p. c. de trait.
Suc réglisse en balle, 13 p. c. et 1 p. c. de trait.
Suif en barique, tare écrite, 1 p. c.
Sumac en balle, 2 kil. par balle.
Tabac en feuilles, 15 p. c.
en carotte, 1 p. c. de trait.
Vermillon, 2 liv. par poche.
Vin de Barcelone et d'Espagne, à la velte.
Vin du pays, à la barrique.

GRAINS ET LEGUMES.

La mesure dénominative des ventes de grains est le tonneau; elle est idéale. Le tonneau est divisé en dix parties nommées setiers ou sacs.

Le setier ou le sac se compose de 12 boisseaux (⅛ hectolitre).

Lorsque la livraison s'opère sur l'eau, le vendeur donne à l'acheteur 2 boisseaux de don par tonneau; ce don n'a pas lieu, si elle s'opère en grenier.

Le vendeur paie le mesurage, l'acheteur qui reçoit sur l'eau est chargé des frais de mise à terre.

Les ventes, en général, sont au comptant : il n'existe aucun usage de termes qui fasse loi.

Les farines sont en sacs de 159 kil. Le vendeur doit la mise à quai, s'il vend sur l'eau ; le pesage est dû, savoir : l'entrée au fléau, par le vendeur, la sortie, par l'acquéreur.

Sels.

Les sels de l'île de Ré, Oleron et Marennes, se chargent à bord des barques qui les transportent ici, où on les livre à 1100 kil. au tonneau. Ils se vendent, à Nantes, aux 100 kil.

Ceux des îles de Noirmoutier, de Bouin, du Croisic, du Pouliguen, de Pornichet, Mesquer, etc., se transportent et se livrent ici au muid, composé de 143 doubles décalitres, et se vendent au poids. Les sels de Pornichet et Mesquer, comme plus légers, se vendent quelquefois au muid.

Le muid se compose de 60 demi-hectolitres.

Tonnage.

Le tonneau de mer est de 2 milliers, poids de marc. Pour l'encombrement, l'ancien usage est 42 pieds cubes : il est quelquefois de moins, suivant la nature des marchandises.

TARIF DES PRIX DE DÉCHARGE DES NAVIRES, BATEAUX ET ALLÉGES, SUR LE PORT ET LES QUAIS DE NANTES.

Première section. — *Marchandises diverses susceptibles d'être mises à terre, pesées, entrées et arrimées en magasin, pour lesquelles il sera dû :*

Par 500 kil., 1 fr. pour décharge seulement, 1 fr. 25 c. pour décharge et pesage, 1 fr. 25 c. pour décharge et arrimage, 1 fr. 50 c. pour décharge, pesage et arrimage. Faculté réservée aux propriétaires des marchandises d'en disposer sur les quais; savoir :

L'acajou et autres bois de marqueterie, amandes et fruits, acier, alun, amidon, amadou, ancres de fer, boulets et bombes, armes de toutes espèces, azur, anchois, câpres, olives et toutes marchandises en flacons et bouteilles, baleine en fanons, bois de Campêche et tous autres de teinture, bougie, bijouterie, beurre, bouchons en balles, bœuf et viandes salées, café, cacao, coton en laine et filé, en balles, cuirs secs et en poil, caret, canefice ou casse, cannelle, chandelle, chanvre, canons de fer ou de cuivre, cendre gravelée, céruse, clous de fer, cuivre et autres, couperose, cuirs verts et ouvrés, cuivre, cire, cochenille, dents d'éléphant, draps et autres étoffes, drogueries diverses, épiceries diverses, éponges, étain, fruits secs en divers colis, fers de toute espèce, fil de fer et laiton, fromages divers en divers colis, noix de galle, gomme, garance, girofle, huiles diverses, indigo, jambons en divers colis, laines en balles, liéges divers, morue et poissons divers, en balles ou colis, miel, muscades, macis, merceries diverses, nankin, poivre, piment, potasse et perlasse, plomb divers, quercitron, rocou, riz, sucres divers, sirop, salpêtre, soude et savon, soufre, térébenthines diverses, tabac, thés, toiles, verre à vitres, verdet.

Par exception, le coton du Brésil seulement, les fromages de Hollande et les jambons en pagale, et les sucres divers du Brésil, de 500 kil. et au-dessus, paieront 1 fr. 30 c. pour décharge seulement; pour décharge et pesage, 1 fr. 65 c.; pour décharge, pesage et arrimage, 2 fr. Les cuirs secs et en poil, salés seulement, décharge, 1 fr. 50 c.; décharge et pesage, 1 fr. 80 c.; décharge et arrimage, 1 fr. 80 c.; décharge, pesage et arrimage, 2 fr.

Deuxième section. — *Marchandises susceptibles d'être déchargées des navires, bateaux et alléges, portées ou roulées, pesées et arrimées en magasin; savoir :*

Le brai en pains et résines, par 500 kil., décharge, port, poids et arrimage, 1 f. 25 c.; décharge, port et arrimage, 1 fr.; décharge seulement, 75 c.

Le brai gras, par baril de 100 kil., décharge, roulage et arrimage, 20 c., et 25 c. par baril de 150 kil. S'ils sont charroyés, 50 c. de moins par 500 kil.

Le brai en baril de 4 au tonneau, goudron, chalosse de 3 au tonneau; *dito* demi-barrique de 4 au tonneau; *dito* baril de 8 au tonneau, 2 fr. par tonneau, pour décharge, roulage et arrimage en magasin, et s'ils sont charroyés, 50 c. de moins par 500 kil.

La bière, cidre, eau-de-vie, rhum, tafia, vinaigre, vin, par 120 veltes, décharge seulement, 60 c.; décharge et arrimage, 80 c.; décharge, roulage, arrimage, 1 fr.

La farine, décharge seulement, 35 c. par culasse de 160 kil., 30 c. par *id.* de 150, 20 c. par baril de 98 à 108.

Les graines et grenailles, par tonneau de 150 à 160 décalitres, décharge seulement, 2 fr.

Les légumes, pois, fèves, 2 fr. 65 c. le tonneau, soit 20 c. par sac de 12 déc., décharge seulement; à quoi il doit être ajouté pour une mise en grenier, par étage et sur une distance de 5 à 6 fois la largeur des quais, et le double, suivant l'éloignement, 10 c. par culasse de farine; 2 c. ½ par sac et baril, 5 c. par sac de 12 déc. de graines et grenailles; 2 c. ½ par sac d'*idem* de légumes, pois et fèves; 5 c. par culasse de farine, pour pesage; 4 c. ½ par sac et baril d'*idem*, pour pesage; 5 c. par décharge et arrimage en magasin.

Les harengs et sardines, par baril, 10 c. décharge et port sur la charrette; 15 c. pour décharge, port au magasin et arrimage; un tiers en moins par demi baril.

La morue verte, les 500 kil., décharge sur le quai, 50 c., secouage et pesage, 75 c.; transport et arrimage en magasin; 75 c.

Morue sèche, les 500 kil., décharge sur le quai, 75 c.; pesage, 75 c.; transport et arrimage en magasin, 75 c.; 25 c. d'augmentation par étage.

Les malles et effets à usage, pris en barges et bateaux, par 500 kil., décharge, pesage, arrimage et port chez les propriétaires, 2 fr 50 c. Si elles sont charroyées, 1 fr. de moins par 500 kil.

Troisième section. — *Marchandises dont la mise à terre se fait ordinairement, soit par les bateliers, soit par les ouvriers au compte du propriétaire, et dont, sans prétendre déroger à cet usage, la mise à terre pourra, au besoin, être réglée comme suit; savoir:*

L'ardoise, 15 c. par caisse de 250 en nombre, dont 8 caisses au tonneau, ou 40 c. par millier en nombre, compté et marqué.

Les avirons, 1 fr. par tonneau de 500 kil.

Le bois merrain, 7 fr. les 5 pieds, 4 fr. les 4 *idem*, 4 fr. les 3 *idem*, 3 fr. les 2 *id.* décharge, port et arrimage, par 1800 en nombre, dont 600 fonçailles; 50 c. pour décharge seulement.

Le bois à brûler, 1 fr. 50 c. pour décharge, port et arrimage par corde, et, s'il est charroyé, 50 c. en moins des 1 fr. 50 c.

Les balais de jonc, 20 c. du 100 en nombre, décharge, port en magasin et arrimage.

Les bouteilles de verre, 6 fr. du millier en nombre, prises en gabare et portées au rez-de-chaussée, et arrimées avec de la paille, et, si elles sont charroyées, 2 fr. en moins des 6 fr.

Idem de grès et chaillou, 20 c. par tour, en panier de demi-charge, prises en gabare, portées au rez-de-chaussée et arrimées; si elles sont charroyées, un tiers de moins des 20 c.

Les carreaux et briques, 50 c. par millier en nombre, comme dessus.

Les cercles ou feuillards, par 2 fournitures de 6 paquets pipage, 60 c.; *idem* baricage, 40 c.; *idem* cartage, 25 c.; *idem* bobillon, 15 c.; le surplus réglé comme dessus.

Le charbon de terre, 30 c. par pipe.

La chaux, 10 c. par cotret.

Le fagot de bois ou cotrets, comme le bois à brûler, soit 100 fagots pour une corde.

La faïence, 20 c. par tour de panier de demi-charge comme dessus.

Les planches déchargées, portées et empilées, les 124 planches de 7 à 8 pieds de long, 1 fr. 25 c.; de 9 à 10 pieds, ou d'un pouce et demi, 1 fr. 75 c., et moitié du prix susdit, si elles sont charroyées.

Prusses déchargées, portées et empilées, la pièce, planche de 26 à 27 pieds sur 2 pouces d'épaisseur, 10 c.; de 33 à 38 *idem* sur 2 pouces et demi à 3 pouces d'épaisseur, 15 c.

Le plâtre, le mont pris en gabare et poids, 1 fr.

TARIF DES CHARROIS.

Pour 1500 kil.	1 fr.	50 c.	Pour 800 kil.	1 fr.	» c.
1000	1	25	500	»	50

TARIF DU PRIX DU MAGASINAGE

Des Marchandises à l'entrepôt réel, par mois.

La balle de caf. ou cacao de plus de 100 kil.	» 12 ½
de 61 à 100 kil.	» 10
de 60 et au-dessous.	» 7 ½
de coton, de plus de 100 kil.	» 25
de 51 à 100 kil.	» 15
ou suron de 50 k. et au-dessous.	» 10
de droguerie, balle ordinaire.	» 20
sac ou culasse de farine.	» 15
de guinée bleue, ou d'autres toileries de même genre que celles de l'Inde, par pièce.	» 1
Le suron d'indigo.	» 20
demi-balle.	» 15
La balle de nankin large, de 200 pièces.	» 35
étrois, de 200 *dito*.	» 25
de laine, par 1000 kil.	» 50
ou sac de poivre, au-dessus de 100 kil.	» 15
de 61 à 100 kil.	» 10
Le suron de 61 et au-dessous.	» 7 ½
ou sac de sucre, de plus de 100 kil.	» 12
de 51 à 100 kil.	» 9 ½
de 60 et au-dessous.	» 5
La caisse de cannelle, caisse ord.	» 20
demi-caisse.	» 10
quart de caisse.	» 5
de quincaillerie, bijouterie, mercerie, etc.	» 40
demi-caisse.	» 30
quart de caisse.	» 20
huitième de caisse.	» 15
de fusils, autres armes, ferblanterie.	» 50
demi-caisse.	» 40
quart de caisse.	» 30
huitième de caisse.	» 20
La caisse d'indigo.	» 40
demi-caisse.	» 25
quart de caisse.	» 17 ½
de liqueur, de 24 bouteilles.	» 20
de 12 bouteilles.	» 10
de 6 bouteilles.	» 5
d'oranges et citrons.	» 15
demi-caisse.	» 10
La caisse sucre du Brésil.	» 75
demi-caisse.	» 50
quart de caisse.	» 25
de la Havane ou Bénarès.	» 20
demi-caisse.	» 12 ½
Les boucauts de sucre en pain paient 1 fr. par mois à l'entrepôt réel.	
de toilerie, soierie, etc. caisse ordinaire.	» 50
demi-caisse.	» 35
quart de caisse.	» 20
de thé, caisse ordinaire.	» 30
demi-caisse.	» 15
quart de caisse.	» 10
huitième de caisse.	» 5
dixième de caisse.	» 2 ½
Le baril d'acier d'env. 75 kil.	» 7 ½
de 50 kil.	» 5
La barrique de la contenance d'environ 40 veltes, de goudron, café, cacao, rocou, sucre, poivre, etc.	» 35
de 30 veltes.	» 30
de 20 *idem*.	» 20
de 15 *idem*.	» 15
et au-dessous.	» 10
Le boucaut de café, droguerie, quercitron, sucre, etc.	» 50
La futaille d'indigo, de 120 à 125 kil.	» 50
Le boucaut de tabac.	» 70
La barrique de la contenance d'environ 40 veltes de bière,	

eau-de vie, mélasse, rhum, vin, etc.	» 40	d'eau-de-vie, mélasse, rhum, tafia, vin, etc.	» 70
de 30 veltes.	» 35	Grosse pièce ou pipe d'huile, sans devoir être mise l'une sur l'autre.	1 »
de 20 *idem*.	» 25	Demi *dito*, de la même manière.	» 60
de 15 *idem*.	» 20	La chênette de 200 à 250 kil.	» 40
et au-dessous.	» 15		
Le boucaut, pipes ou grosse pièce			

Articles sans enveloppe.

Le bois d'acajou, de teinture, marqueterie, gaïac, etc., dans les cours, 1000 kil.	» 60	Le fer en barres, les 1000 kil.	» 40
en magasin.	» 80	Le froment, le ton. de 150 décal.	» 50
Le chanvre, les 1000 kil.	1 »	Le morphil, les 1000 kil.	4 »
Les cornes de bœuf, fanons de baleine, marmites en fonte de fer, les 1000 kil.	2 »	La morue et autres poissons secs ou verts, les 1000 kil.	1 »
L'étain et cuivre en saumons, les 1000 kil.	» 30	Les peaux de bœuf sèches ou salées, 1000 peaux.	3 »
		de cheval, les 100 peaux.	3 30
		Le plomb en saumon, les 1000 k.	» 30
		Le sel marin, par muid de 286 d.	» 50

Entrepôt fictif.

La balle de café, cacao, au-dessus de 100 kil.	» 10	Futaille d'environ 40 veltes.	» 25
de 61 à 100.	» 7 ½	de 30.	» 20
de 60 et au-dessous.	» 5	de 20.	» 15
de coton, de plus de 100 kil.	» 25	de 15.	» 12
de 51 à 100.	» 15	et au-dessous.	» 9
ou suron, de 50 kil. et au-dessous.	» 10 ½	Le boucaut, pipe ou grosse pièce d'eau-de-vie, mélasse, rhum, tafia, vin, bière, etc.	» 45
ou sac de sucre au-dessus de 100 kil.	» 10	de 40 veltes.	» 30
de 51 à 102.	» 6	de 30.	» 25
de 50 et au-dessous.	» 5	de 20.	» 20
Boucaut de sucre, café, etc.	» 35	de 15.	» 15
		et au-dessous.	» 10

Nota. Les prix seront établis, pour les articles omis, par analogie avec ceux qui sont fixés pour les autres objets insérés dans le présent tarif.

ENTREPOT RÉEL DE NANTES.

TARIF DES PRIX A PAYER AUX PORTE-FAIX

PAR LES LIVREURS ET RECEVEURS POUR SORTIE DES MAGASINS, ET PESAGE DES MARCHANDISES.

Les boucauts de tabac, futailles, caisses, sacs, etc., de sucre brut et terré, bois de toute espèce, potasse, balles, sacs, surons contenant poivre, cacao, etc.. futailles d'huile, peau de bœuf, etc., enfin pour tout ce qui se pèse ou se livre au poids, il sera payé, pour chaque millier métrique, 1 fr. 50 c. par le livreur, et 1 fr. 50 c. par le receveur.

Si les propriétaires font sortir leurs marchandises ci-dessus sans les peser, ils paieront 1 fr. par millier métrique.

Pour les cafés et indigos, pour sortir, peser, dépoter, renfutailler et battre les futailles, repeser et conduire à l'eau, ainsi que pour toutes les marchandises qu'on dépotera, pour chaque millier métrique, 1 fr. 50 c. par le livreur, 4 fr. par le receveur.

Les balles de coton des îles, de 100 k. et au-dessus, par balle, 25 c. par le livreur, 25 c. par le receveur, et sans être pesées, par balle, 20 c. par le livreur.

Pour les balles de coton Brésil, au-dessous de 100 kil., par balle, 15 c. par le livreur, 15 c. par le receveur.

Et si elles sortent sans être pesées, par balle, 15 c. par le livreur.

Pour toutes autres marchandises, comme balles, ballots, etc., de nankin, toileries, etc., on paiera comme pour les balles de coton ci-dessus, et dans leur proportion, 25 c. pour celles de 100 kil. et au-dessus, et 15 c. pour celles au-dessous de ce poids; 25 c. par boucaut, pour le pinçage des tabacs.

TARIF DU TONNEAU DES MARCHANDISES CHARGÉES PAR MER,

EN USAGE SUR LA PLACE DE NANTES.

Observation. Toutes espèces de marchandises légères en balles, boîtes, caisses, malles, paquets ou fûts, non tarifées, se chargent au tonneau de 42 pieds cubes.

Le tonneau en kilogrammes est au poids brut.

Absinthe, en balles.	200 k.
Acide nitrique ou eau forte.	1000
— sulfurique ou huile de vitriol.	1000
Acier.	1000
Albâtre.	1000
Alizari, en balles.	500
Aloès.	1000
Alquifoux.	1000
Alun.	1000
Amadou, en balles.	2500
Amandes cassées, en balles.	700
— en fûts.	600
— en coques dures, en balles.	500
— en fûts.	400
— en coques tendres, en balles.	400
— en fûts.	300
Ambre brut, en caisses.	600
— en fûts.	500
Amidon en branches, en caisses.	800
— en fûts.	700
Amurca ou marc d'olives.	1000
Anchois en barils.	800
— en flacons encaissés.	700
Ancres de fer, sans jas de bois.	1000
Anis étoilé, en caisses.	500
— en fûts.	400
— vert, en balles.	600
en fûts.	500
Antimoine.	1000
Ardoises, en caisses.	1000 a.
— grandes carrées et gros noir.	2100
— petites carrées.	2600
— grandes cartelettes.	3200
— petites cartelettes.	4200
Nota. On donne toujours trois ardoises pour cent pour la casse.	
Armes à feu, en caisses.	500 k.
— blanches, en caisses.	700
— en fûts.	600
Arrow-root, en caisses.	600
— en fûts.	500
Arsenic.	1000
Assa-fœtida.	1000
Avelanèdes, en balles.	500
— en fûts.	400
Avirons, de 6 à 9 pieds.	70 a.
— de 9 à 12 pieds.	60
— de 12 à 15 pieds.	40
— de 15 à 18 pieds.	25
— de 18 à 21 pieds.	20
— de 21 à 25 pieds.	15
Avoine.	15 h.
Azur.	1000 k.
Bablah, en balles.	400
Baies de genièvres, en balles.	600
— de laurier, en balles.	600
Badiane, *voir* Anis étoilé.	
Bambous.	300
Barbançons.	300
Basane, en ball., caiss. ou mall.	600
Bassins de cuivre.	750
Baume du Canada, de Copahu et du Pérou.	1000
Benjoin.	1000
Beurre en fûts.	900
— en houles et pots.	800
— en flacons, en futaillés.	600
Bière, *voir* Boissons.	
Biscuit, en caisses.	500
— en fûts.	400
Bismuth.	1000
Blanc de baleine ou spermacéti.	1000
— d'Espagne ou de Meudon.	1000
Blé noir.	15 h.
Bleu de Prusse, en caisses.	800 k.
— en fûts.	700
Bœuf salé.	1000
Bois à brûler, en bûches régulières.	1 s.

— de construction, *voir* Planches. Poutres et Soliveaux.	
— d'ébénisterie, en bûches régulières et en madriers.	1000k.
— de teinture, en bûches régulières.	1000
— moulu, en balles	500
— en fûts.	400
Nota. Les bois de teinture, légers, en bûches irrégulières, en branches et en racines, se chargent conditionnellement.	
Boissons en barriques, buses, poinçons ou raquettes.	4p.
— en gros et petits fûts.	900 l.
— en doubles fûts.	570
— en caisses de 50 à 100 bout.	350b.
— en caisses de 12 à 30 bout.	300
— en bouteilles enfutaillées.	300
— en cruchons de grès.	300c.
— en dames-jeannes.	300 l.
Bombes.	1000k.
Borax.	1000
Bouchons de liége, en balles.	250
Bougie.	900
Boulets.	1000
Bourre ou polis d'animaux, en balles.	200
Bouteilles de grès, *voir* Cruchons de grès.	
— de verre vides, en grenier.	1000b.
Brai gras et sec.	1000k.
Briques de toutes espèces.	1000
Brou ou écorces de noix, en sacs.	600
Cabillaud.	1000
Cables blancs.	500
— goudronnés.	600
Cacao en balles.	700
— en fûts.	600
Café en balles.	900
— en fûts.	800
Camphre en caisses.	600
— en fûts.	500
Cannelle en caisses.	350
— en ballotins ou paquets.	250
Canons.	1000
Cantharides en balles.	400
— en fûts.	300
Caoutchou ou gomme élastique en balles ou caisses.	450
— en fûts.	350
Capres en barils.	800
— en flacons encaissés.	700
Cardamome en balles.	400
Caret ou écailles de tortue en c.	500
— en fûts.	400
Carreaux de marbre, de pierre de terre.	1000
Cartes à jouer.	800
Carthame, *voir* Safranum.	
Carton en feuilles, en balles.	700
Cassave ou farine de manioc en fûts.	700
Casse naturelle en balles ou cais.	500
— en fûts.	400
— confite en fûts.	700
Cassa-lignea, *voir* Cannelle.	
Cauris.	1000
Cendres gravelées et lessivées.	1000
Cercles à barriques en moules de 24 brins.	20m
Céruse.	1000k.
Chaînes de fer.	1000
Chaises.	12c.
Chandelles.	800k.
Chanvre en balles pressées.	400
Chapeaux en caisses.	42p.
Charbon de bois.	4b.
— de terre. 13 hect. radés ou	1000k.
Chardons à foulon en balles.	150
Charrée, *voir* Cendres lessivées.	
Châtaignes en fûts.	800
— en sacs.	900
— en grenier.	15h.
Chaudières à sucre.	900k.
Chaudrons.	750
Chaux éteinte.	3b.
— hydraulique en sacs.	1000k.
— vive.	4b.
Chenevis.	15h.
Chicorée moulue en fûts.	700k.
Chiendent en balles.	250
Chiffons en balles.	400
Chiques ou marbres à jouer.	1000
Chocolat en caisses.	900
Cidre, *voir* Boissons.	
Cigarres en balles ou caisses.	400
Ciment en barriques.	3b.
— en grenier.	1000k.
Cinabre.	1000
Cirage liquide en bouteilles de grès enfutaillées.	600
Cire brute en balles, caisses ou pains.	1000
— en fûts.	900
Citrons en caisses bombées.	600
— en caisses plates.	750
Clous de cuivre, de fer et de zinc.	1000
— de girofle en balles.	500
— en fûts.	400
Cochenille en fûts ou surons.	400
Cocos à tourner en grenier.	1000
Colle de poisson en balles.	600
— en fûts.	500
— forte en balles.	600
— en fûts.	500
Confitures en barils.	800
— en caisses.	800
Copal, *voir* Gomme copale.	
Coque de cacao en balles.	350
— du Levant en balles.	500
Coquillages en caisses.	600

— en fûts.	500
Cordage blanc.	600
— gondronné.	700
Coriandre en balles.	400
Corie, *voir* Cauris.	
Fornes sèches en balles.	600
— en fûts.	300
Cornes de bœuf en balles.	500
— en fûts.	500
— en grenier.	400
Côtes de tabac, *voir* Tabac.	
Coton de l'Inde en balles carrées et cordées.	600
— de divers pays, en balles carrées et pressées.	400
— en balles rondes et pressés.	300
— en balles rondes non pressées.	250
— filé en balles.	400
Couperose.	1000
Coutil.	700
Craie.	1000
Crayons garnis de bois en caisses.	500
— en fûts.	400
Crème de tartre.	1000
Creusette en boucauts.	500
Crin brut ou frisé en balles.	600
Cruchons en bouteilles de grès vides en grenier.	1000 c.
Cubèbes en balles.	500 k.
— en fûts.	400
Cuir corroyé en bal. cais. ou mal.	600
— tanné en rouleaux emballés.	700
— en rouleaux non emballés.	750
Cuirs secs en poil.	600
— *id.* *id.* salés.	700
Cuivre.	1000
Curcu en balles.	800
— en fûts.	700
Dames-jeannes clissées.	300 l.
— non clissées.	360
Dégras de peaux.	1000 k.
Dents d'éléphant et d'hippopotame.	1000
Derle, *voir* Terre à porcelaine.	
Drap de laine en ball. ou caisses.	500
Drilles en balles.	400
Eau de fleur d'oranger en caissons d'un estagnon.	700
— de senteur en fioles et flacons encaissés.	42 p.
— de vie, *voir* Boissons.	
— forte, ou acide nitrique.	1000
— minérale, *voir* Boissons.	
Ecailles de tortue, *voir* Caret.	
Echalas en brins de 4 pieds de longueur et d'un pouce carré.	1200 b.

Nota. On charge les autres dimensions en proportion.

Ecorces à tan non moulues en grenier ou en paquets.	500 k.
— de citrons, grenades et oranges en balles.	500
— en fûts.	400
Emeri.	1000
Encens ou oliban.	1000
Encre à écrire en bouteilles de grès enfutaillées.	600
Engrais.	10 h.
Epingles en fûts.	1000 k.
Eponges brutes en balles.	300
— lavées en balles.	200
Esprit de vin, *voir* Boissons.	
Essence de térébenthine.	1000
Etain.	1000
Etoffe de laine en balles ou cais.	400
Etoupe en balles.	250
Faïence en grenier.	conditionnel.
— en harasse.	42 p.
Fanons de baleine.	750 k.
Farine en quarts.	8 q.
— en petits barils.	700 k.
— en culasses ou sacs.	1000
Faucilles.	1000
Fauteuils.	6 f.
Faux.	1000 k.
Fèces d'huile.	1000
Fécule de pomme-de-terre en fûts.	800
Fer.	1000
Fer-blanc.	1000
Ferraille.	1000
Feuillard, dit bobillon, de 4 p. de long. 30 paq.	84 b.
— de 5 *id.* 24	84
— dit quartage, de 6 *id.* 20	84
— de 7 *id.* 18	84
— dit barriquage, de 8 *id.* 12	84
— de 9 *id.* 10	84
— dit pipage, de 10 *id.* 9	84
— de 11 *id.* 8	84
— de 12 *id.* 6	84

Nota. Chaque espèce dépassant de 6 pouces les dimensions ci-dessus sera comprise dans la division suivante.

Feuilles de laurier en balles.	200 k.
Feutre à doublage goudronné en balles ou paquets.	500
Fèves, *voir* Légumes secs.	
Ficelle.	500
Figues.	1000
Fil de chanvre et de lin en ball.	500
— de fer et de laiton en fûts.	900
Filasse en balles pressées.	400
Filets de pêche en paquets.	300
Fleur de cannelle en caisses.	700
— en fûts.	600
— de soufre.	1000
Foin en balles pressées.	400
Fonte de fer.	1000

Formes à sucre, dites bâtardes.	40 f.
— dites lumps.	80
— dites de quatre.	130
— dites de trois.	290
— dites de deux.	300
Fromages d'Edam, dits croûte-rouge, en pan. ou en gren.	700k.
— enveloppés de plomb.	1000
— de Gouda, dits pâte-grasse. en caissons ou en pap.	700
— enveloppés de plomb.	1000
— de Gruyère.	1000
Froment.	15h.
Fruits à l'eau-de-vie en flacons encaissés.	700k.
— confits en barils.	800
— verts, *voir* Poires et Pommes vertes.	
Futailles en bottes.	20q.
— *id.*	16 t.
— *id.* 12 barr. ou	6b.
— vides.	900 l.
Galbanum.	1000k.
Galipot.	1000
Garance moulue.	1000
— sèche, ou alizari en balles.	500
Gaude en balles.	150
Gélatine en boîtes encaissées.	900
Genièvre, *voir* Boissons.	
Gingembre en balles.	800
— en fûts.	700
Girofle, *voir* Clous, Griffes et Queue de girofle.	
Gomme d'Arabie, Barbarie ou Sénégal en balles ou caisses.	1000k.
— en fûts.	900
— élastique, *voir* Caoutchou.	
— copale en balles ou caisses.	800
— en fûts.	700
— laque en balles ou caisses.	700
— en fûts.	600
Goudron.	1000
Graines de colza, lin, luzerne, moutarde et trèfle, en balles.	1000
— non dénommées.	conditionnel.
Graines de verre ou rassades.	1000k.
Graisse en fûts.	900
Griffes de girofle en balles.	400
— en fûts.	300
Groisil, *voir* Verre cassé	
Gruau en fûts.	700
Guède, *voir* Pastel naturel.	
Gueuses de fer.	1000
Guinées de l'Inde en balles pressées.	700
Harasses de faïence, de poterie et de verrerie.	42p.
Harengs salés.	1000k.
— saurs.	800
Haricots, *voir* Légumes secs.	
Houblon en balles.	300
Houille, *voir* Charbon de terre.	
Huile de toutes espèces en fûts.	1000k.
— en barbançons.	800
— en bout. encaiss. ou enfutaill.	300b.
— de vitriol ou acide sulfur.	1000k.
Indigo du Bengale en caisses.	800
— de Manille en caisses.	700
— du Brésil, Caracas et Guatimala, en caisses.	500
— en fûts ou surons.	400
Ipécacuanha en balles ou caisses.	600
— en fûts.	500
Iris en balles ou caisses.	700
— en fûts.	600
Jalap en surons.	800
Jambons en fûts.	800
Jarosse.	15h.
Joncs pour cannes.	300k.
Jujubes en balles ou caisses.	500
Jus de citron en bouteilles.	300b.
— en fûts.	1000k.
Jus de réglisse, *voir* Réglisse.	
Lardanum.	1000
Lac-dye, *voir* Gomme laque.	
Laine filée.	300
— lavée.	200
— surge.	300
Langues de morue.	1000
Laque, *voir* Gomme laque.	
Lard salé.	1000
Lattes.	conditionnel.
Légumes confits ou marinés en barils.	800k.
— en flacons encaissés.	700
— secs en fûts.	8 quarts ou 4 bar.
— en grenier.	15h.
Lentilles, *voir* Légumes secs.	
Lie d'huile.	1000k.
— de vin liquide ou sèche.	1000
Liége en planches.	250
Limes.	1000
Lin brut, en balles pressées.	400
— peigné et tillé *id.*	500
Liqueur, *voir* Boissons.	
Litharge.	1000
Livres brochés et en feuilles.	700
— cartonnés et reliés.	800
Macaroni, en caisses.	500
Macis, en balles ou caisses.	400
Magnésie.	1000
Maïs.	15h.
Manganèse.	1000k.
Maniguette, en balles.	500
Manne.	1000
Marbre brut ou ouvré.	1000
Marbres à jouer.	1000
Marc d'huile.	1000
Marmites.	1000 points ou 500
Marrons, *voir* Châtaignes.	1000
Mastic.	1000
Mâture.	conditionnel.

Médicamens composés.	conditionnel.
Mélasse.	1000 k.
Mercure.	1000
Merrain, marchand à tiercon, façon de Châtellerault, de 50 p. de longueur, les 1212 longailles et 808 fonçailles, font	6 t.
— marchand à barrique, dit barriquage, de 38 pouces de longueur, les 1212 longailles et 808 foncailles font	4
— marchand, usages de Bordeaux, de 35 à 36 pouces de longueur, les 1224 longailles et 612 fonçailles font	5
— marchand, usage de Nantes, dit Traversin, de 30 à 32 p. de longueur, les 1224 longailles et 612 fonçailles font	3
— marchand, usages d'Angers, Saumur, etc., dit Buserie, de 34 à 36 pouces de longueur, les 1020 longailles et 510 fonçailles, font	3
— ganivelle de 18 pouces, ou fonds de quarts, les 2142 pièces font	1 ¾
— dit Tiers à Tonneau, pour marchandises sèches, de 50 p. de longueur, les 1224 longailles et 612 fonçailles font	6

Nota. Cette dernière espèce de bois n'étant pas triée et n'ayant pas par conséquent la régularité des autres, elle peut être susceptible d'être augmentée ou diminuée, suivant la qualité.

— de hêtre, pour quarts à farine de 28 à 30 p. de longueur, les 1428 longailles et 714 fonçailles font	1 ½
— de hêtre, pour barriques à sirop, de 35 à 36 p. de longueur, les 1224 longailles et 612 fonçailles font	4 ½
— du Nord, de 4 p. ½ à 5 ½ de largeur, et de 2 p. à 2 ¾ d'épaisseur,	
de 5 pieds de longueur.	125 p.
de 4.	175
de 3 ⅓.	225
de 2 ⅓ à ½.	300
de 1 ½.	400
— de la largeur ci-dessus et de 1 p. ½ à 1 ¾ d'épaisseur,	
de 5 pieds de longueur.	175
de 4.	240
de 3 ⅓.	300
de 2 ⅓ à ½.	400
de 1 ½.	500
— de la largeur ci-dessus, et de 1 p. à ¼ d'épaisseur,	
de 5 pieds de longueur.	225 p.
de 4.	300
de 3 ⅓.	400
de 2 ⅓ à ½.	500
de 1 ½.	600
Meules à aiguiser et à moudre.	1000 k.
Miel, en fûts.	1000
Mil.	15 h.
Mine de plomb.	1000 k.
Minerai.	1000
Minium.	1000
Mitraille.	1000
Morfil.	1000
Morue sèche, en grenier et en paq.	800
— en boucauts.	1000
— verte.	1000
Myrrhe.	1000
Nacre de perle en caisses.	600
— en fûts.	500
Nankin de l'Inde, en balles ou caisses.	500
Nattes de roseaux, en paquets de 6 nattes de 3 à 4 pieds.	30 p.
Noir de fumée, en balles.	400 k.
— d'ivoire.	1000
— d'os.	1000
— de raffinerie.	1000
Noisettes en balles.	600
— en fûts.	500
Noix en grenier. 80 boîtes ou	700
— en sacs. 70	600
— de Galle lourdes en balles.	1000
— légères en balles.	600
— de muscade en balles.	600
— vomiques en balles.	800
Noves de morue.	1000
Noyaux cassés en balles.	700
— en fûts.	600
Ocre en pierres et en poudre.	1000
Oignons en grenier.	15 h.
— en fûts. 4 barr. ou	8 q.
— en paniers.	700 k.
— de fleurs en caisses.	700
— en fûts.	600
Oing en fûts.	900
Oliban, *voir* Encens.	
Olives en barils.	800
— en flacons encaissés.	700
Onglons, *voir* Ecailles de tortue.	
Opium.	1000
Oranges en caisses bombées.	600
— en caisses plates.	750
Orcanette en balles.	700
— en fûts.	600
Oreillons ou rognures de peaux en balles.	600
Orge en grenier.	15 h.
— mondé ou perlé.	1000 k.
Orpiment ou orpin.	1000
Orseille naturelle ou lichen.	300

Orseille préparée ou en pâte. 1000 k.
Os d'animaux en grenier. 700
Osier brut en paq. de 1000 brins.
au-dessous de 7 pieds. 21 p.
de 7 pieds et au-dessus. 14
— fendu en paq. de 1000 brins.
au-dessous de 7 pieds. 31
de 7 pieds et au-dessus. 21
Paille. conditionnel.
Papier à écrire et à impression. 800 k.
— à enveloppe pour raffineries. 800
— brouillard gris et roux. 700
— à doublage des navires. 600
— de Chine ou de soie. 500
Parchemin. 800
Pastel naturel en balles. 150
— en pâte en fûts. 700
Pavés. 1000
Peaux de bœuf, buffle, cheval et vache, *voir* Cuirs.
— de chien de mer en balles. 250
— de mouton sèches en laine en b. 300
— de veau sèches en poil en bal. 400
Peinture. 1000
Pelleterie fine en balles. 500
— en fûts. 400
Pelures de cacao, *voir* Coques de cacao.
Perlasse. 1000
Pierre-ponce en balles ou caisses. 500
— en fûts. 400
Pierreries brutes. 1000
Pierres à aiguiser et à feu. 1000
— de taille. 11 pieds cub.
— meulières. Le demi-rond avec son plâtre fait 4 tonn.
Le demi-rond, sans son plâtre. 3
Piment en balles. 500 k.
— en fûts. 400
Pipes à fumer de terre, en caisses ou paniers. 500
Planches de chêne, sans déduction de pieds rompus. 30 pieds cub.
— de sapin, *idem*. 36
Plâtre brut. 1000 k.
Plomb. 1000
Plumes à écrire en balles ou paq. 200
— à lit. conditionnel.
— de parure en bal. ou cais. 42 p. cub.
Poêles à frire. 750 k.
Poil d'animaux en balles. 200
Poiré, *voir* Boissons.
Poires sèches en balles. 500
— en fûts. 400
— tapées en paniers emballés. 700
— vertes en fûts. 8 q. ou 4 barr.
— en grenier. conditionnel.
Pois, *voir* Légumes secs.
Poisson salé. 1000 k.
— sec, *voir* Morue et Stockfish.
Poivre en balles. 700
Poivre en fûts. 600 k.
Poix. 1000 b.
Pommes de-terre. 4
— sèches en balles. 500 k.
— en fûts. 400
— vertes en fûts. 8 q. ou 4 barr.
— en grenier. conditionnel.
Porcelaine. conditionnel.
Potasse. 1000 k.
Poterie. conditionnel.
Pots de raffinerie. conditionnel.
Poudre à tirer en barils simples. 600
— en barils doubles. 500
Poudrette. 10
Poutres de chêne sans déduction de pieds rompus. 30 p.
— de sapin, *idem*. 36
Pouzzolane. 1000 k.
Pruneaux en fûts. 800
Prunes de Bordeaux en caisses. 900
— de Tours en paniers emballés. 700
Quercitron en écorces en fûts. 400
— en poudre en fûts. 500
Queues de girofle, *voir* Griffes de girofle.
Quinquina brut en caisses ou ball. 400
— en fûts ou surons. 300
Raisins secs en caisses. 900
— en fûts. 800
Rassades, *voir* Grains de verre.
Redoul en feuilles en balles. 300
Réglisse (Jus ou suc de) en caiss. 1000
— (Bois de) en balles ou paq. 500
Résidu ou Noir de Raffinerie. 1000
Résine. 1000
Rhubarbe en balles. 600
— en fûts. 500
Riz en balles. 1000
— en fûts. 900
Rognures de peaux, *voir* Oreillons.
Rogues de morue. 1000
Roseaux de pays en paquets de 500 brins. 15 p.
Rotins. 300 k.
Rocou. 4 barriques ou 900
Rhum, *voir* Boissons.
Sable. 1000
Sabots. conditionnel.
Sacs de toile vides en balles ou paquets. 400 k.
Safran en balles. 400
Safranum ou safran bâtard en bal. 400
Sagou en balles ou caisses. 700
— en fûts. 600
Sain-doux en fûts. 900
— en boules ou pots. 800
Salaison, *voir* Bœuf et Lard.
Salep. 1000
Salpêtre. 1000
Salsepareille en balles ou paq. 500
Sandaraque. 1000

Sang de dragon en masse, en caisses.	1000
— en fûts.	900
— en roseaux, en surons.	250
Sanguine.	1000
Sardines confites, en boîtes encaissées.	1000
— pressées en barils.	900
Sarrazin.	15 h.
Savon.	1000
Scamonée en balles.	800
— en fûts.	700
Seigle.	15 h.
Sel de toutes espèces.	1000 k.
Semoule en fûts.	700
Séné en feuilles en balles.	300
Serpentaires en balles.	400
Simarouba en écorces, en fûts.	400
Sirop de raffinerie.	1000
Soie écru et grège en balles.	400
Soies de porc en balles non pressées.	250
— en caisses.	800
— en fûts.	700
Soliveau de chêne, sans déduction de pieds rompus.	30 p. c.
— de sapin, *id.*	36 p. c.
Son.	15 h.
Soude.	1000 k.
Soufre en masse, en canons et en poudre.	1000
Souliers en caisses ou malles.	42 p. c.
Spermacéti, *voir* Blanc de baleine.	
Stockfish en grenier.	600 k.
Storax.	1000
Suc de réglisse, *voir* Réglisse.	
Sucre brut et terré.	1000
— candi et raffiné en poudre.	1000
— en pains, en boucauts.	700
Suif.	1000
Sumac en feuilles, en balles.	300
— en poudre, en balles.	800
Tabacs en carottes et en poudre en fûts.	900
— en feuilles, en balles pressées.	800
— en boucauts.	700
— côtes de, en balles	600
Tabac en boucauts.	500
Tafia, *voir* Boissons.	
Tamarin confit en fûts.	1000
Tan ou écorces moulues en sacs.	600
Tapioca ou farine de Manioc, en fûts.	700
Tartre.	1000
Térébenthine en pâte ou liquide.	1000
Terre à faïence, à pipes et à porcelaine.	1000
— d'Ombre et de Sienne.	1000
Thé.	500
Tissus de coton et de soie en balles pressées.	700
— en balles non presssées ou en caisses.	400
Toile à emballage.	400
— à voiles.	600
— fine de chanvre et de lin.	700
Tôle.	1000
Tourbe ou mottes à brûler.	conditionnel.
Tournesol en pains, en caisses.	800
— en fûts.	700
Tourteaux de graines.	1000
Tourtenague.	1000
Tripoli.	1000
Tuffaux.	1000
Tuiles.	1000
Vanille en boîtes ou caisses.	300
Verdet ou vert de gris.	1000
Vermicelle en caisses.	400
Vermillon en poudre.	1000
Vernis.	1000
Verre à vitres.	1000
— cassé.	1000
Verroterie en caisses ou harrasses.	42 p. c.
Vesce.	15 h.
Vétivert en balles non pressées.	100
Viande conservée et marinée, en caisses.	900
— fumée, en fûts.	800
— salée, *voir* Bœuf et Lard.	
Vif-argent.	1000
Vin, *voir* Boissons.	1000
Vinaigre, *voir* Boissons.	1000
Vitriol.	1000
Zinc.	1000

BELGIQUE. — ANVERS.

DROITS, TARES ET USAGES DU PORT.

TARIF DES DROITS DE MAGASINAGE.

Art. 1er. A compter du 1er avril 1833, les droits de magasinage pour les marchandises déposées à l'Entrepôt libre seront perçus d'après le tarif qui suit :

N° 1.	Alun.	6 cts.	par 100 k.
2.	Alizari.	8	
3.	Amandes.	8	
4.	Bois de teinture.	4	
	de marquet.	8	
	de cèdre.	6	
	d'acajou.	5	par 100 f.
5.	Bleu d'azur.	6	par 100 k.
6.	Cuirs non séc. et salés.	4	
7.	Cuirs secs en poils non assortis.	10	
8.	Cuirs en lots ass.	16	
9.	Cornes.	30	par 1000.
10.	Crins en blls. pr.	8	par 100 k.
11.	Crains non pr. ou en vrac.	12	
12.	Cochenille.	40	
13.	Canelle.	12	
14.	Cacao.	7	
15.	Cafés en balles.	8	
16.	Cafés en barriq.	10	
17.	Chanvre.	12	
18.	Cire.	7	
19.	Colle.	8	
20.	Colle de poisson.	10	
21.	Couperose.	5	
22.	Cordages (*Câbles exceptés.*)	6	
23.	Câbles.	10	
24.	Coton non filé des Grandes-Indes.	8	
25.	Coton non f. d'autres espèces.	12	
26.	Coton filé	14	
27.	Dents d'éléph.	10	
28.	Epiceries de toutes esp., à l'exc. de celles qui sont tar. spéc.	14	
29.	Ecorce d'or. et de citron.	10	
30.	Ecailles de tortue.	8	par 100 f.
31	Etoffes de soie cot. et laine.	14	par 100 k.
32.	Farine.	8	
33.	Fruits sec.	8	
34.	Fer-blanc.	4	
		ctm. p. h.	ctm. de h.
35.	Grains et graines.	12	25
		6	50
		4 ½	75
		3 ½	100
		3	125
		2 ½	150
36.	Gingembre.	10 cts.	par 100 k.
37.	Gomme de t. esp.	8	
38.	Huile de téréb.	4	
39.	Huile de vitriol.	20	
40.	Indigo indistinct	40	
41.	Jus de réglisse.	8	
42.	Curcuma.	7	
43.	Laines en b. pr.	10	
44.	Laines autres.	14	
45.	Lin.	10	

Liquides.

46.	Esp. de vin, eau-de-vie, rhum, Arrack et genièvre.	12 ctm.	par 100 l.
47.	Toute autre esp. de boiss. dist., non dés. en c.	15	
	En bout. ou en cr.	51	p. 100 b. ou c.
48	Jus de cit., huile., bierre, vin et vinaigre en cerc.	10	p 100 l.
	En bout ou en cr.	10	p. 100 b. ou c.
49.	Eau-forte.	20	p bout.
50.	Métaux.	30	par 1000 k.
51.	Miel.	8	par 100.
52.	Marbre. (*Carr. de marbre.*)	10	par 100 f.
53.	Nattes.	30	par 1000 nat.

N° 54.	Potasse et perl.	6	par 100 k.	N° 68.	Soufre brut.	4	par 100 k.
55.	Piment.	9		69.	Soufre raffiné.	8	
56.	Poivre.	9		70.	Savon.	8	
57.	Peaux non app.	8	par 100 f.	71.	Suif.	6	
58.	Peaux apprêtées.	10	par 100 k.	72.	Sumac.	6	
59.	Poil	10		73.	Stockfisch	10	
60.	Poix et goudron.	8	par t.	74.	Sel.	3	
61.	Poisson salé.	6	par 100 k.	75.	Salpêtre.	6	
62.	Parfumerie et essences.	10	par 100 f.	76.	Soie écrue.	20	
63.	Quercitron.	7	par 100 k.	77.	Tabac en feuilles.	8	
64.	Riz.	8		78.	Tabac côtes.	6	
65.	Sucre brut.	7		79.	Thé.	12	
66.	Sucre raffiné.	10		80.	Vif-argent.	10	
67.	Sirop mélasse.	8		81.	Viande salée.	6	

Art. 2. Pour les marchandises non spécifiées au tarif, on comptera le droit de magasinage à raison de :

8 centimes par 100 kil., pour celles qui sont imposées par le tarif de droits d'entrée, de sortie et des accises au poids;

5 centimes par 100 francs, pour celles qui sont imposées par le même tarif à valeur.

Art. 3. Pour la perception du droit de magasinage on prendra toujours pour base la quantité, la valeur ou le poids énoncés dans le permis d'entrepôt, délivré par l'administration des droits d'entrée, de sortie et des accises.

Art. 4. Le droit de magasinage de l'entrepôt sera perçu par mois, à compter du jour où la demande pour l'emmagasinage des marchandises aura été faite, par écrit, à la direction de l'entrepôt.

Toute marchandise pour laquelle on aura fait une demande pour la mise en entrepôt devra payer au moins un mois de magasinage.

Pour celles qui séjourneront à l'entrepôt au-delà du premier mois où cette demande aura été faite le magasinage sera réglé sur le pieds suivant :

POUR LES MARCHANDISES

Dont la demande pour la mise en entrepôt aura été faite.	*Qui seraient retirées de l'entrepôt.*	
Après le 15 du mois courant.	Avant le 16 du mois suiv.	1 mois de magas.
15	Après le 16	1 m. et d. *id.*
Avant le 16	Avant le 16	1 m. et d. *id.*
16	Après le 15	2 mois. *id.*

Art. 5. Le montant du droit de magasinage échu sera exigible :

1° Au moment de la sortie des march. restées moins de trois mois à l'entrepôt;

2° A l'expiration de chaque trimestre de l'année, savoir : le 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre, pour les marchandises qui se trouvent à l'entrepôt à ces époques respectives.

Art. 6. En cas de négligence dans l'acquittement des droits de magasinage de la manière prescrite par l'article précédent, la direction pourra procéder au recouvrement de ces droits d'après les dispositions de la loi générale du 26 août 1822.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

11e SECTION.

COLONIES FRANÇAISES.

Avis essentiel. — En donnant les tarifs des douanes des diverses puissances, nous devions comprendre dans cette nomenclature ceux qui sont établis dans les colonies, et très-naturellement nous avons commencé par celles des colonies françaises qui sont régies par des administrations locales. De ce nombre sont la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane-Française, l'île de Bourbon et Alger. Quant aux établissemens français dans l'Inde et au Sénégal, ce ne sont que de simples comptoirs.

L'époque de la publication de notre second volume ne nous a pas permis d'avoir des tarifs plus rapprochés que ceux de 1833 et des premiers mois de 1834; mais les conditions générales et les objets principaux sur lesquels reposent les différens droits, étant presque invariables, les modifications de détail ne peuvent jamais faire varier d'une manière bien sensible les calculs d'après lesquels les armateurs ont coutume de procéder.

Nous regrettons sans doute de ne pouvoir donner plus d'actualité à cette branche de nos renseignemens; mais si l'on considère l'intervalle qui doit forcément s'écouler entre le vote des tarifs dans les colonies et leur arrivée en France, on reconnaîtra qu'une publication faite *ad hoc* aurait à peine l'avantage de servir quelques mois.

Nous avons fait précéder les règlemens et les tarifs des droits pour la Guadeloupe et la Martinique de l'ordonnance royale du 5 février 1826, sur laquelle ils sont fondés. A ce moyen, les renvois que contiennent les règlemens à cette ordonnance trouveront une explication facile et qui n'exigera aucune recherche.

Enfin, nous donnerons, pour les rapports commerciaux avec le Sénégal, l'extrait d'une circulaire de l'administration des douanes qui les établit d'après les lois existantes avec autant de clarté que de précision.

Ordonnance du roi portant autorisation d'importer par navires nationaux ou étrangers, dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, diverses denrées désignées par le tarif annexé.

A Paris, le 5 février 1826.

Art. 1er. A dater du 1er juillet de la présente année, il sera permis aux navires soit nationaux, soit étrangers, d'importer dans les deux îles de la Martinique et de la Guadeloupe, mais seulement dans les ports qui seront ci-après désignés, les diverses denrées et marchandises étrangères énumérées dans les tableaux annexés sous les nos 1 et 2 à la présente ordonnance.

2. Les seuls ports où lesdites denrées et marchandises pourront être importées

sont : pour la Martinique, Saint-Pierre, le Fort-Royal et la Trinité, et pour la Guadeloupe, la Basse-Terre et la Pointe-à-Pitre.

3. Celles desdites denrées et marchandises qui sont portées au tableau n° 1 paieront, à leur importation de l'étranger, les droits énoncés audit tableau, et ce, sans aucune distinction de pavillon, soit étranger, soit national. Les marchandises de même espèce apportées en France sur navires français ne paieront qu'un droit de 5 c. par 100 kil.

4. Les droits portés au tarif sus énoncé ne pourront être augmentés ni diminués par aucun acte de nos gouverneurs, ou de toute autre autorité dans les colonies, et nous faisons à ce sujet, aux uns et aux autres, les inhibitions les plus expresses.

Ces droits commenceront à être perçus à dater du 1er juillet de la présente année ; et à compter dudit jour, tous les droits alors existans dans les deux colonies sur les objets portés audit tarif seront et demeurent révoqués.

5. Il n'est rien innové par ces présentes aux dispositions qui ont fixé à 1 p. 100, dans les deux colonies, les droits à percevoir sur les marchandises importées de la métropole, en tant qu'ils affectent des marchandises non portées dans lesdits tableaux, est au contraire confirmé par ces présentes; et faisons aux mêmes autorités des colonies les mêmes inhibitions que dessus d'y rien changer sans nos ordres exprès, transmis par notre ministre secrétaire d'état au département de la marine et des colonies.

6. Les denrées et marchandises énumérées dans le tableau n° 2 ne seront assujetties qu'à un droit de 5 c. par 100 kilogr., quel que soit le pavillon qui les importe.

Il est interdit aux autorités des deux colonies d'y apporter aucun changement.

7. Les navires étrangers important les denrées et marchandises autorisées par la présente ordonnance ne seront soumis à aucun droit de tonnage, de port, de phare et autres de même nature, plus élevés que ceux auxquels seraient soumis les navires nationaux.

8. Aucune denrée ou marchandise autre que celles portées aux tableaux nos 1 et 2 ne pourra être importée, soit par navires étrangers, soit par navires français venant de l'étranger, sous peine de confiscation du navire et du chargement.

9. Aucun navire étranger, ni aucun navire français, venant de l'étranger, chargé même d'objets permis, ne pourra, sauf les cas de relâche forcée légalement constatés, entrer dans les ports ouverts par la présente ordonnance, à peine de confiscation.

10. Les marchandises énumérées dans les tableaux nos 1 et 2 pourront, ainsi que toutes marchandises venues de France, être réexportées d'une colonie dans l'autre, mais par bâtimens français seulement. Elles y seront reçues en franchise de tous droits, à la condition toutefois que l'importateur de marchandises tarifées, lesquelles sont énumérées dans l'état n° 1, justifiera que les droits ont été acquittés sur lesdites marchandises dans la colonie où aura été faite la première importation.

11. Les navires étrangers pourront, ainsi que les navires français, exporter à l'étranger, en franchise de tous droits, mais seulement par les ports ouverts en vertu de l'article 2, les denrées et marchandises importées dans les deux colonies, soit en France, soit de tout autre pays.

12. Il n'est rien innové quant aux produits des deux colonies dont l'exportation n'est maintenant permise que pour les ports de France et par navires français. Seulement, ceux desdits produits dont l'exportation pour l'étranger est ou serait ultérieurement autorisée ne seront point assujettis, quand ils seront exportés par navires étrangers, à des droits plus élevés que ceux auxquels ils seraient assujettis étant exportés par bâtimens français.

13. Les droits mentionnés en l'article 5, lesquels seront prélevés dans nos colonies sur les marchandises françaises, continueront à être restitués lorsque les dites marchandises seront réexportées des deux colonies, sous quelque pavillon que ce soit.

14. Dans le cas où des circonstances impérieuses et extraordinaires paraîtraient à nos gouverneurs, dans l'une ou dans l'autre colonie, rendre indispensable l'appel momentané des farines étrangères, il sera procédé dans les formes ci-après indiquées, lesquelles sont toutes de rigueur :

1°. Le gouverneur convoquera un conseil privé, auquel, indépendamment des personnes qui le composent ordinairement, seront appelés trois capitaines de navires marchands appartenant aux ports de France.

Ces trois capitaines seront désignés par les capitaines des navires français mouillés dans les ports de la colonie ouverts au commerce étranger.

2°. A ce conseil seront produits par écrit : 1° le cours ou prix des farines dans les villes principales de la colonie ; 2° l'état des quantités existantes dans la colonie ; 3° l'aperçu des quantités de farines attendues de France.

3°. Il sera dressé procès-verbal des séances, dans lequel seront inscrits les trois documens mentionnés en l'article précédent. En outre, le procès-verbal rendra un compte exact des dires de chacun des membres appelés au conseil.

4°. Ces faits étant vérifiés et toutes les observations entendues, le gouverneur, s'il juge qu'il y a nécessité et urgence, autorisera l'importation d'une quantité de farines étrangères qui ne pourra, dans aucun cas, s'étendre au-delà d'un délai de trois mois.

5°. Les farines étrangères dont l'importation aura été ainsi autorisée paieront à la douane un droit de 21 fr. 50 c. par baril de 90 kil. Il est expressément interdit aux gouverneurs d'accorder, dans aucun cas et sous quelque prétexte que ce soit, aucune remise ou modération dudit droit.

6°. Il est également interdit aux gouverneurs de donner des permissions ou des licences à des particuliers : leur ordonnance indiquera la quantité de farines étrangères dont l'importation aura été autorisée, et le délai après lequel ladite autorisation cessera de plein droit.

7°. Cette ordonnance sera publiée et affichée dans les formes ordinaires; et à son arrivée en France, elle sera rendue publique par la voie du *Moniteur*, ainsi que l'extrait du procès-verbal énonçant les cours et l'état des farines existantes dans la colonie à l'époque où l'ordonnance aura été rendue.

15. L'arrêt du 30 août 1784 et tous autres règlemens en vigueur continueront d'être exécutés dans toutes celles de leurs dispositions auxquelles il n'est point dérogé par la présente ordonnance ou par des actes antérieurs.

TABLEAU N° 1.

Marchandises étrangères dont l'importation est autorisée dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, à la charge de payer les droits ci-après indiqués.

Animaux vivans.	10 pour 100 de la valeur.
Bœuf salé.	15 fr. par 100 kilogrammes.
Bois feuillard.	10 fr. le millier.
Légumes secs.	3 fr. 50 c. par hectolitre.
Maïs en grains.	2 fr. par hectolitre.
Morue et autres poissons salés.	7 fr. par 100 kilogrammes.
Riz.	7 fr. par 100 kilogrammes.
Sel.	5 fr. par 100 kilogrammes.
Bois de toutes sortes autres que le bois feuillard, y compris les aissantes, les planches et les merrains.	4 pour 100 de valeur.
Braï, goudron et autres résineux, de pin, de sapin et de mélèze.	*Id.*
Charbon de terre.	*Id.*
Cuirs verts en poil non tannés.	*Id.*
Fourrages verts et secs.	*Id.*
Fruits de table.	*Id.*
Graines potagères.	*Id.*

TABLEAU N° 2.

Marchandises étrangères dont l'admission est autorisée dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, à la charge de payer un droit de 5 c. par 188 kil.

Baume et sucs médicinaux.	Casse.
Bois odorans, de teinture et d'ébénisterie.	Cire non ouvrée.

Cochenille.
Coques de coco.
Cuivre brut.
Curcuma.
Dents d'éléphant.
Ecailles de tortue.
Etain brut.
Fanons de baleine.
Girofle.
Gingembre.
Gommes.
Graines d'amome.
Grains durs à tailler.
Graisse, sauf celles de poisson.
Indigo.
Joncs et roseaux.
Kermès.
Légumes verts.
Laques naturelles.
Muscade.
Nacre.
Or et argent.
Os et cornes de bétail.
Peaux sèches et brutes.
Pelleteries non ouvrées.
Plomb brut.
Poivre.
Potasse.
Quercitron.
Quinquina.
Rocou.
Racine, écorces, herbes, feuilles et fleurs médicinales.
Substances animales propres à la médecine et à la parfumerie.
Sumac.
Vanille.

GUADELOUPE.

EXTRAIT DES ARRÊTÉS DU GOUVERNEMENT DE LA COLONIE,

PORTANT FIXATION DES DROITS DE PATENTES ET AUTRES.

Patentes.

Les négocians, armateurs, commissionnaires, marchands, capitaines ou subrécargues gérceurs de cargaison, seront tenus de prendre patente et imposés conformément au tarif fixé annuellement par l'arrêté des contributions.

Les patentes se prendront pour *six mois*, et dans le premier mois du sémestre.

Les capitaines et subrécargues, et les individus non domiciliés, qui vendront en magasin, et les pacotilleurs qui importeront des marchandises, seront également assujétis à un droit de patente.

Ce droit sera calculé à raison d'un ¼ p. 100 de la valeur des marchandises constatées en douane.

Pour établir la patente dont il s'agit, la direction des douanes adressera à la direction générale de l'intérieur la note et la valeur des marchandises qui seront importées par les capitaines, subrécargues, pacotilleurs et autres.

Celui qui ne prendra pas en temps utile la patente à laquelle il sera soumis par suite du présent arrêté sera passible d'une amende double du prix de la taxe déterminée par le règlement portant fixation des contributions annuelles.

DOUANES.

Droits d'entrée.

Les droits seront liquidés ainsi qu'il suit :

Sur les marchandises françaises expédiées par acquits-à-caution des douanes de France, et venant directement des ports de la métropole, autres que celles mentionnées aux tableaux n°s 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale du 5 février 1826.

Sur les marchandises françaises mentionnées dans les tableaux n°s 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale, ainsi que le produit de pêche nationale, venant directement des lieux de pêche.

Les marchandises étrangères dénommées dans le tableau n° 1, qui sortent des

entrepôts de France sans y avoir été nationalisées par l'acquittement des droits, mais qui sont accompagnées d'acquits-à-caution, seront passibles, à l'entrée de la colonie, des mêmes droits qui les frapperaient si elles venaient directement de l'étranger. Toutes marchandises étrangères non comprises dans les tableaux nos 1 et 2 sont et demeurent prohibées lors même qu'elles seraient accompagnées d'acquits-à-caution, à moins qu'elles n'aient été nationalisées ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Importations par bâtimens français attachés aux ports de la métropole ou à ceux des colonies françaises venant des colonies ou possessions françaises.

Les marchandises françaises et celles étrangères permises, expédiées légalement des colonies et possessions françaises pour la Guadeloupe, y seront admises en exemption de droits de douanes, lorsque l'expédition de sortie portera qu'elles les ont acquittées à l'entrée de la colonie d'où elles viendront.

Sont prohibés, à l'entrée de la Guadeloupe, les sirops, rhums et tafias des colonies et possessions françaises, comme de celles étrangères.

Sont aussi prohibées, à l'entrée et à l'abord de la Guadeloupe, les denrées et marchandises étrangères expédiées des entrepôts des colonies et possessions françaises, ou de l'étranger pour les entrepôts desdites colonies et possessions.

Importations par bâtimens français ou étrangers venant de l'étranger.

Les marchandises et denrées étrangères désignées dans les tableaux nos 1 et 2 de l'ordonnance royale du 5 février 1826 sont seules admises et paieront les droits fixés par l'arrêté portant fixation des contributions publiques.

La farine de manioc venant des colonies françaises ou de l'étranger est admis en exemption de tous droits d'entrée.

Magasins et Droits de magasinage.

Les magasins de la douane seront destinés à recevoir :

1° Les marchandises étrangères prohibées qui circonstantiellement sont apportées par des bâtimens français ou étrangers venant directement de long cours, lesquels seulement peuvent alors les présenter pour les déposer à charge de réexportation, conformément à l'ordonnance du 8 juillet 1819.

2° Celles étrangères prohibées provenant de saisies et soumises à la réexportation;

3° Celles étrangères permises, portées dans la déclaration d'entrée pour la réexportation;

4° Celles provenant de sauvetage ou devnat être débarquées de bâtimens en relâche forcée.

Le commerce aura la faculté de déposer dans le magasin de la douane toutes marchandises nationales ou étrangères permises, en acquittant le droit de magasinage qui sera fixé chaque année.

Le droit de magasinage sera dû à partir du jour que le permis de débarquer et d'entrer en magasin aura été délivré sur déclaration reçue à la douane, jusque et y compris le jour de sortie des marchandises dudit magasin.

Le droit de magasinage sera toujours perçu pour un mois, alors même que la marchandise ne séjournerait pas pendant le temps de 30 jours du premier mois dans le magasin, mais il n'est ainsi exigible que pour ce premier mois, et la douane tiendra compte aux redevables, dans le dernier mois de magasinage, des jours encore à courir pour achever ce dernier mois.

DROITS DE SORTIE SUR LE COMMERCE FRANÇAIS.

Exportations par bâtimens français attachés aux ports de la métropole ou à ceux des colonies françaises allant en France.

Les denrées et productions coloniales du sol de la Guadeloupe et des autres colonies françaises qui seront expédiées par bâtimens français et sous acquits-à-caution avec destination directe pour un port de la métropole paieront le prix qui sera fixé par l'arrêté sur les contributions publiques.

Exportations par bâtimens français allant dans les colonies et possessions françaises.

Les marchandises du sol ou de l'industrie nationale et les marchandises étrangères dont l'introduction est permise qui seront expédiées par tous bâtimens de la métropole ou des colonies françaises, à destination desdites colonies ou possessions, ne seront soumises à aucun droit de douane.

Les sucres, cafés, cotons et autres denrées de la Guadeloupe, qui doivent être réservés au seul commerce direct avec la métropole, sont et demeurent prohibés à la sortie pour les autres colonies ou possessions françaises, comme pour l'étranger.

Exportations par bâtimens français ou étrangers allant à l'étranger.

Les marchandises nationales et celles étrangères permises seront exemptes des droits de douane.

Les marchandises étrangères permises invendues, et dont la réexportation sera demandée, ne seront soumises à aucun droit, pourvu toutefois qu'elles n'aient point été débarquées.

Les marchandises étrangères prohibées ne pourront être déclarées à l'entrée que pour la réexportation à l'étranger; elles devront être mises en entrepôt dans les magasins de la douane, et elles ne seront soumises, à la sortie, qu'au droit de magasinage.

Toutefois, si le capitaine préfère garder à son bord lesdites marchandises prohibées, cette faculté lui sera accordée. Dans ce cas, il sera tenu de payer la garde qui sera placée à son bord, et il sera dispensé du droit de magasinage.

La journée de 24 heures sera payée à raison de 5 fr.; si c'est un employé, il ne recevra aucune rétribution.

La garde aux frais du capitaine ne sera composée que d'un homme, ou deux au plus.

Dispositions communes aux Exportations par bâtimens français ou étrangers.

En vue d'encourager la culture du manioc à la Guadeloupe, cette substance, en farine seulement, pourra sortir de la colonie en exemption de droit; mais afin d'en prévenir la rareté et d'éviter le prétexte d'en élever le prix pour la communication intérieure, l'exportation au dehors en sera défendue et demeure prohibée tout le temps qu'elle se vendra, dans les villes Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, au-dessus du prix de 32 c. le litre ou demi-pot.

En conséquence, le premier et le troisième lundi de chaque mois, l'administration fera connaître aux bureaux des douanes s'il y a lieu de permettre l'exportation de cette denrée pendant la quinzaine.

Mode de Liquidation des Droits de douane.

Les droits de douane d'importations et d'exportations seront liquidés; savoir :

1° Pour les marchandises introduites par bâtimens français venant directement d'un port de France, sur la valeur qu'elles auront dans la colonie au jour que la déclaration sera faite à la douane, conformément à ce qui est prescrit par l'ordonnance locale du 2 octobre 1825.

2° Pour celles prises à l'étranger, sur les prix de base mentionnés à la mercuriale dont il a été parlé plus haut; et pour les marchandises étrangères qui ne seront pas dénommées à ladite mercuriale, d'après la déclaration de valeur qui sera faite, sous l'exercice du droit de préemption.

3° Pour les denrées ou marchandises qui seront expédiées pour France ou pour les colonies et pays étrangers, d'après les prix portés à la mercuriale.

Cette mercuriale sera faite et renouvelée tous les trois mois par une commission composée de M. le directeur des douanes et de MM. les courtiers-jurés du commerce.

Droits divers de Port et autres liquidés par la douane.

Les bâtimens caboteurs étrangers, au-dessous de 60 tonneaux, seront admis sur lest ou avec chargement dans les ports de la Basse-Terre et de la Pointe-à-Pitre; ils seront tenus aux mêmes déclarations et formalités, subiront les mêmes visites et seront soumis aux mêmes dispositions d'ordre, de police et de répression, et aux mêmes peines, en cas de contravention, que les bâtimens caboteurs étrangers de 60 tonneaux et au-dessus de ce tonnage. Ils ne pourront importer que les seules marchandises étrangères permises, ni exporter que lesdites marchandises étrangères, celles françaises et les sirops et tafias de la colonie, et acquitteront les mêmes droits sur leurs importations et exportations que ceux établis dans l'ordonnance des impositions de la colonie.

Les caboteurs de la Martinique, au-dessous de 60 tonneaux, venant de cette colonie ou de l'étranger à la Basse-Terre et à la Pointe-à-Pitre, y seront traités comme lesdits caboteurs étrangers au-dessous de 60 tonneaux et ne paieront point la visite sanitaire.

Les marchandises étrangères permises, importées de l'étranger à la Basse-Terre et à la Pointe-à-Pitre par tous bâtimens français ou étrangers, qui ne pourront pas être vendues immédiatement pour l'introduction, seront admises en dépôt dans les magasins de la douane, jusqu'au moment de leur introduction pour la consommation ou de leur exportation.

Lorsque lesdites marchandises sortiront du magasin de dépôt pour entrer dans la consommation, elles acquitteront les droits portés aux tableaux nos 1 et 2 de l'ordonnance royale du 5 février 1826, et le droit de magasinage.

Lorsqu'elles seront exportées pour l'étranger par tous bâtimens français ou étrangers, sans distinction de tonnage, elles ne seront soumises à aucun droit de douane, mais seulement à celui de magasinage.

Lorsqu'enfin elles seront exportées par tous bâtimens français pour les colonies françaises, elles ne paieront pas le droit de magasinage, mais elles acquitteront les droits d'entrée à la Guadeloupe, et seront expédiées avec la quittance de ces droits, délivrée par le trésor et mentionnée dans l'expédition de la douane.

Les droits d'ancrage et d'expédition seront perçus d'après le tarif fixé chaque année par l'arrêté sur les contributions publiques.

DROITS DE PATENTES.

Classification unique.

Demi pour 100 de la valeur des marchandises constatée en douane, lorsqu'elles seront importées par les capitaines, subrécargues et pacotilleurs.

DROITS DE DOUANES.

Importation. — Commerce français.

Les marchandises françaises venant directement des ports de la métropole, autres que celles mentionnées aux tableaux nos 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale du 5 février 1826, paieront 1 fr. p. 100 fr. de valeur. Ci. 1 fr. p. 100 fr. de val.

Toutes les marchandises françaises mentionnées dans les tableaux nos 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale, ainsi que le produit de pêche nationale, venant directement des lieux de pêche, paieront 5 c. pour 100 kil. Ci. 5 c. p. 100 kil.

COMMERCE ÉTRANGER.

Les marchandises étrangères désignées aux tableaux nos 1 et 2 de l'ordonnance royale du 5 février 1826, paieront les droits ci-après; savoir :

Animaux vivans (1). 10 fr. pour 100 fr. de valeur.

(1) Les volailles ne sont pas comprises sous cette dénomination.

Bœuf salé.	15 fr. par 100 kilogrammes.
Bois feuillard.	10 fr. le millier.
Légumes secs.	3 fr. 50 par hectolitre.
Maïs en grains.	2 fr. *id.*
Morue et poissons salés.	7 fr. par 100 kilogrammes.
Riz.	*Id.*
Sel.	5 fr. *id.*
Tabac.	7 fr. pour 100 fr. de valeur.

Bois de toutes sortes, autres que le bois feuillard, y compris les aissentes, les planches et les merrains, brai, goudron et autres résineux de pin, de sapin et de mélèze, charbon de terre, cuirs verts et en poils non tannés, fourrages verts et secs, fruits de table, graines potagères. 4 fr. pour 100 fr. de valeur.

Toutes celles mentionnées au tableau n° 2 paieront le droit de 5 cent. pour cent kilogrammes; savoir :

Beaumes et sucs médicinaux.
Bois odorans de teinture et d'ébénisterie.
Casse.
Cire non ouvrée.
Cochenille.
Coques de coco.
Cuivre brut.
Curcuma.
Dents d'éléphant.
Ecailles de tortue.
Etain brut.
Fanons de baleine.
Girofle.
Gingembre.
Gommes.
Grains d'amome.
Grains durs à tailler.
Graisses, sauf celles de poisson.
Indigo.
Joncs et roseaux.
Kermès.
Légumes verts.
Laque naturelle.
Muscades.
Nacre.
Or et argent.
Os et cornes de bétail.
Peaux sèches et brutes.
Pelleteries non ouvrées.
Plomb brut.
Poivre
Potasse.
Quercitron.
Quinquina.
Rocou.
Racines, écorces, herbes, fleurs et feuilles médicinales.
Substances animales propres à la médecine et à la parfumerie.
Sumac.
Vanille.

Les farines de froment étrangères paieront le droit de 21 fr. 50 cent. par baril déterminé par l'ordonnance royale du 9 novembre 1832.

Magasins et Droits de magasinage.

Le droit de magasinage pour toutes marchandises, sans distinction de colis et sans considérer l'emplacement qu'elles peuvent prendre dans le magasin, est fixé à un pour cent de la valeur de la marchandise pour le premier mois de magasinage. Ci. 1 fr. pour 100 de la valeur.

Et à demi pour cent de ladite valeur pour chacun des mois qui suivront. Ci. 50 cent. pour 100 fr. de la valeur.

EXPORTATION.

Commerce français.

Les denrées et productions coloniales du sol de la Guadeloupe et des autres colonies françaises qui seront expédiées par bâtimens français pour un des ports de la métropole paieront, aux termes de l'ordonnance royale du 17 août 1825, un pour cent de leur valeur établie dans la mercuriale dressée conformément à l'arrêté sur l'assiette et la perception des contributions publiques. Ci. 1 p. 100 fr. de valeur.

Les marchandises étrangères permises et désignées dans le tableau n° 2 de l'ordonnance royale du 5 février sont les seules qui puissent recevoir la destination de

la France. Elles seront expédiées par acquit-à-caution, et seront soumises au droit de un pour cent. Ci. 1 pour 100 fr. de valeur.

Les marchandises nationales en retour pour France paieront un droit de cinq centimes pour cent francs de valeur. Ci. 5 c. pour 100 fr. de valeur.

Les marchandises provenant de saisies paieront deux pour cent francs de valeur. Ci. 2 pour 100 fr. de valeur.

et le droit ordinaire de magasinage.

Droits divers de Port et autres liquidés par la douane.

Les caboteurs étrangers, au-dessous de 60 tonneaux, ne paieront, à la Basse-Terre, que les droits d'ancrage, d'expédition et d'interprête. Ces droits seront réglés pour eux ainsi qu'il suit :

Pour l'ancrage.	5 f.
Pour l'expédition.	5
Pour l'interprête.	5

Ils paieront le même droit à la Pointe-à-Pitre, plus le droit de tonnage de 2 fr. 70 cent. par tonneau, affectés à la construction des quais de cette ville.

Les droits d'ancrage et d'expédition seront perçus d'après ce qui est établi dans le tableau ci-après :

Ancrage.

1° Bâtimens français venant des ports de France et possessions françaises.

De 60 tonneaux et au-dessous.	15 f.
De 61 à 100	20
De 101 à 150	25
De 151 à 200	30
De 201 et au-dessus.	40

2° Batimens francais ou étrangers venant de l'étranger, à l'exception des caboteurs de la colonie, au-dessous de 60 tonneaux.

De 60 tonneaux et au-dessous.	Rien.
De 61 à 100	25 f.
De 100 à 150	30
De 151 à 200	40
De 201 et au-dessus.	50

Expédition.

Le droit d'expédition pour tous les pavillons continuera d'être égal au droit d'ancrage réglé pour les bâtimens français venant de France ou des possessions françaises.

Toutefois, les bâtimens qui, étant de relâche, ne feraient point d'opération de commerce seront exempts du droit d'expédition et ne paieront que celui d'ancrage ; les étrangers paieront de plus celui d'interprête.

Droit sémestriel sur les bâtimens français faisant le cabotage autour de l'île avec ses dépendances.

Les caboteurs au-dessous de 60 tonneaux, appartenant à la Guadeloupe, seront exempts du droit d'ancrage et du droit d'expédition réglé comme ci-dessus ; mais ils seront soumis à un droit sémestriel de cinquante centimes par tonneau de capacité, et tous les six mois.

Ils seront en outre soumis au droit d'expédition établi comme suit par l'ordonnance locale du 27 décembre 1819 :

Pour chaque voyage de départ, soit à l'étranger, soit dans les autres colonies.

Sur lest ou chargé à la sortie de la colonie.

Par bâtimens de 60 tonneaux et au-dessous.	5 f.
61 tonneaux et au-dessus.	10

Le tarif concernant les actes de francisation et congés de navigation, ainsi que celui du droit de port, c'est-à-dire de pilotage, mouillage, interprêtage et des visites et patentes de santé, sont fixés ainsi qu'il suit ; savoir :

Droit de Francisation.

Bâtimens de construction française.	De 30 tonneaux et au-dessous.	30 f.
	De 31 à 60	40
	De 61 et au-dessus.	50
Bâtimens étrangers francisés pour faire seulement le cabotage, par chaque tonneau.		12
Id. de 5 tonneaux et au-dessous.		25

Droit de Congés des bâtimens français.

De 30 tonneaux et au-dessous.	15
De 31 à 60.	20
De 61 et au-dessus.	25

DROITS DITS DE PORT.

PILOTAGE ET MOUILLAGE.		VISITE SANITAIRE ET PATENTE DE SANTÉ.		INTERPRÊTAGE SUR BATIM. ÉTRANGERS.
Bâtimens français venant de France et des possessions françaises.				
50 tonn. et au-dessous.	20 fr.	3 fr. 33 c.		
51 à 100.	25	5 »		
101 à 150.	30	* 8 33		
151 à 200.	40	* 10 13		
201 et au-dessus.	50	* 11 67		
Bâtimens français ou étrangers venant de l'étranger.				
60 à 100 tonn.	30 fr.	6 fr. 67 c.		30 fr.
101 à 150.	45	8 33		35
151 à 200.	55	10 13		45
201 et au-dessus.	65	11 67		60

* Dans ces trois sommes seulement sont compris les droits pour patente de santé.

Le droit d'interprêtage acquittable par les bâtimens étrangers qui viennent commercer à la Basse-Terre sera augmenté, pour ce port seulement, de moitié en sus de celui porté dans le tarif ci-dessus, conformément à l'ordonnance locale du 7 juillet 1821.

Droits de Pesage et de Jaugeage.

Le droit de pesage est maintenu comme il a été établi par les articles 2 et 4 de l'ordonnance du 26 décembre 1818.

Par colis du poids de 100 kilogr.	25 cent.
de 101 à 150 kilogr.	40
au-dessus de 250 kilogr.	50

Le droit de jaugeage demeure fixé, pour l'année 1833, comme suit :

Par 1000 litres de sirops, tafias, rhums et tous autres liquides à jauger.	3 fr.

Dispositions générales relatives aux Droits de douane.

Les dispositions réglementaires des ordonnances locales des 28 octobre 1816 et 10 février 1818 sont maintenues en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par le présent arrêté. Il en sera de même :

1° De celles relatives aux subsistances de première nécessité ;

2° De l'arrêt du 30 août 1781 et de l'ordonnance royale du 5 février 1826, qui font toujours règle pour le commerce étranger dans la colonie.

ILE SAINT-MARTIN.

CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

Les droits de douane pour l'île de Saint-Martin sont établis comme suit :

Droits à l'entrée sur le Commerce français.

Les marchandises qui seront introduites par bâtimens français venant directement des ports de la métropole, autres que celles mentionnées n°s 1 et 2 de l'ordonnance du 5 février 1826, paieront le droit ordinaire d'*un pour cent.* Ci. 1 p. 100 de val.

Toutes celles portées aux tableaux ci-dessus mentionnés paieront le droit de *cinq centimes pour cent kilogrammes* lorsqu'elles seront importées par des navires venant directement de France. Ci. 5 c. p. 100 de val.

Les marchandises et comestibles français qui seront introduits par le port du Marigot par des caboteurs français (autres que ceux expédiés directement des ports de la Basse-Terre et de la Pointe-à-Pître, qui restent exempts de tous droits) paieront *un pour cent.* Ci. 1 p. 100 de val.

Les droits d'entrée sur le commerce français seront perçus sur la valeur des marchandises à leur arrivée dans la colonie.

Droits d'entrée sur le Commerce étranger.

Les articles dont l'introduction est permise par tous bâtimens français ou étrangers et par tous pavillons seront soumis aux droits portés aux tableaux n°s 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale du 5 février 1826, déjà citée.

Les importations de l'étranger seront liquidées suivant la mercuriale indiquée par l'arrêté portant règlement sur les contributions publiques de la colonie, pour les marchandises qui y seront mentionnées et pour celles non dénommées, d'après la déclaration de valeur qui sera faite sous l'exercice du droit de préemption.

Droits à la sortie.

Les sucres, cotons, cafés, tafias et sirops de la partie française de Saint-Martin, qui sortiront par bâtimens français avec destination pour France, acquitteront le droit d'*un pour cent.* Ci. 1 p. 100 de val.

Les mêmes denrées sortant par bâtimens français avec destination pour la Guadeloupe seront exemptes de tout droit de sortie, à condition qu'elles soient accompagnées d'un certificat d'origine qui constate qu'elles sont du crû de la partie française de Saint-Martin, lequel certificat devra être revêtu du visa de M. le chargé du service administratif et de celui de M. le commandant particulier. Lorsque lesdites denrées seront expédiées de la Guadeloupe pour la France, elles seront exemptes de droits.

Les sucres et les cotons recevant la destination de tous autres endroits que la

France et la Guadeloupe, par quelque bâtiment et sous quelque pavillon que ce soit, acquitteront le droit de *deux pour cent*. Ci. 2 p. 100 de val.

Les sirops et tafias qui sortiront de la même manière paieront *deux pour cent*. Ci. 2 p. 100 de val.

Les droits de sortie sur les denrées qui seront expédiées pour France, pour les colonies françaises ou pour tout autre lieu, seront liquidés d'après les prix portés à la mercuriale précitée.

Le tarif des droits de port demeure ainsi réglé; savoir :

Par bâtiment, sans distinction de pavillon.		
Expédition jusqu'à 30 tonneaux.	5 fr.	» cent.
De 31 à 60.	10	»
De 61 à 100.	20	»
De 101 et au-dessus.	30	»
Les embarcations non pontées venant des îles françaises ou étrangères.	2	»
Pilotage et mouillage, de 61 à 100.	25	»
de 101 et au-dessus.	30	»
Interprétage, de 61 à 100.	25	»
Visites de santé, de 61 à 100.	8	»
de 101 et au-dessus.	10	»

Le droit d'expédition, le seul à la charge des bâtimens français faisant le commerce direct entre la Guadeloupe et la partie française de Saint-Martin est aussi maintenu sur le pied ci-après :

Par bâtimens de 50 tonneaux et au-dessous, ci.	7	»
Et par ceux au-dessus de ce tonnage, ci.	14	»

IMPOSITIONS MUNICIPALES POUR LES DÉPENSES PARTICULIÈRES AUX VILLES BASSE-TERRE ET POINTE-A-PITRE, AU GRAND BOURG DE MARIE-GALANTE ET AU BOURG DU MOULE.

Droits affectés spécialement à la construction des quais de la Pointe-à-Pître.

Le droit de tonnage établi par l'ordonnance locale du 10 juillet 1817, à raison de 2 fr. 70 c. par tonneau, sera perçu à l'entrée, et seulement sur les bâtimens français ou étrangers venant de l'étranger avec chargement de marchandises dont l'introduction est permise.

Le droit est réduit de moitié (1 fr. 35 c.) pour les bâtimens qui auront les deux tiers de leur cargaison en bois.

Le droit d'expédition perçu à l'entrée et à la sortie de la colonie, qui a remplacé, d'après l'ordonnance du 25 décembre 1819, les droits de quai que payaient lesdits caboteurs, conformément à l'ordonnance du 11 avril 1818; savoir :

PAR BATIMENS

	De 60 tonneaux et au-dessous.	*De 61 tonneaux et au-dessus*
Sur lest.	Rien.	Rien.
Chargés	5 fr.	10 fr.

Lesdits caboteurs restent passibles du droit d'un franc par tonneau, en motif d'amende, établi par l'ordonnance du 20 janvier 1821, lorsque, partis sur lest de la Guadeloupe pour l'étranger, ils feront leur retour sur lest : ce droit est double quand leur absence de la Guadeloupe passe le délai de 45 jours.

Pour chaque cautionnement fourni à la douane. 10 fr.

Nota. Cette taxe est due pour tout cautionnement que la douane doit recevoir et a le droit d'exiger; la seule exception sera faite pour les cautionnemens fournis par les caboteurs de la colonie, dans le seul cas d'expédition de cabotage autour de la Guadeloupe et avec ses dépendances.

Lorsque le cautionnement sera relatif à un caboteur de la Guadeloupe au-dessous de 60 tonneaux, venant de l'étranger, il ne sera que de 5 fr.

Chaque mutation de vente de bâtiment attaché à la colonie paiera, pour transcription au dos de l'acte de francisation, 10 fr.

Chaque grande pirogue, gabarre, ou toute autre embarcation faisant le transport des colis de sucre, sirops et tafias, des quartiers à la Pointe-à-Pître, paiera par an 80 fr.

Seront comprises dans cette classe et soumises à la même taxe les gabarres exploitant dans le port de la Pointe-à-Pître, pour chacune 80 fr.

Les autres embarcations exploitant également dans le port de la Pointe-à-Pître, et employées au chargement et déchargement des navires, paieront chacune 100 fr.

Droits annuels de Passe.

Chaque canot servant, soit à communiquer avec la rade et les îlets, soit à mettre les bâtimens hors des passes du port, et enfin à porter des particuliers de la Pointe-à-Pître aux divers quartiers, et desdits quartiers à la Pointe-à-Pître, paiera 50 fr.

Les embarcations employées uniquement à la pêche et au transport de l'eau à l'usage des habitans de la Pointe-à-Pître ne paieront aucune taxe dans le sens de la disposition établie ci-dessus. Rien.

Les diverses taxes mentionnées ci-dessus seront liquidées par la douane de la Pointe-à-Pître, et le montant en sera perçu par le trésorier, au fur et à mesure de l'expédition des bâtimens, en ce qui concerne les six premières; et pour celles relatives aux pirogues, gabarres et autres embarcations, la perception s'en fera par moitié en janvier et juillet, au moment où les conducteurs ou patrons d'icelles se pourvoiront de passes ou permis dont ils doivent se munir, au vœu de l'ordonnance locale du 2 janvier 1822, sur la police et la navigation des pirogues de pêche et du petit cabotage de l'île.

Grand bourg de Marie-Galante.

Le droit de tonnage établi par l'ordonnance locale du 10 juillet 1817, à raison de 2 fr. 70 c. par tonneau, sera perçu à l'entrée, et seulement sur les bâtimens français et étrangers venant de l'étranger avec chargement de marchandises dont l'introduction est permise.

Le droit est réduit de moitié (1 fr. 35 c.) pour les bâtimens qui auront les deux tiers de leur cargaison en bois.

Dispositions communes aux villes Basse-Terre, Pointe-à-Pître, au grand bourg de Marie-Galante et au bourg du Moule.

Pour remplacer les droits dits d'octroi qui existaient sur les denrées de la colonie, et qui ont été supprimés à compter du 1er janvier 1826, il sera perçu à l'importation, soit de France, soit des possessions françaises ou de l'étranger, sur les denrées et marchandises ci-après dénommées, les droits mentionnés dans le tarif qui suit; savoir :

Droits d'octroi.

Farine de froment, par baril, un franc.	1 fr.	» cent.
Beurre, par fréquin, cinquante centimes.	»	50
Bœuf salé, par baril, un franc.	1	»
Porc salé, par cinquante kilogrammes, cinquante centimes.	»	50
Jambons, par cinquante kilogrammes, cinquante centimes.	»	50
Vin, par barrique, deux francs.	2	»
— par caisse de 12 bouteilles, vingt-cinq centimes.	»	25
Genièvre, par dame-jeanne, vingt centimes.	»	20
— par litre, un centime.	»	1
Bière, par barrique, deux francs.	2	»
— par panier, vingt-cinq centimes.	»	25
Tabac, par cent kilogrammes, deux francs.	2	»

Les droits d'octroi mentionnés ci-dessus seront entièrement à la charge de celui qui aura fait la déclaration d'entrée en douane; leur perception aura lieu en même temps que celle des droits de douane, et le montant en sera versé dans la caisse municipale du port d'arrivée.

Les objets qui auront payé le droit d'octroi dans un des ports de la Basse-Terre, de la Pointe-à-Pître, du grand bourg de Marie-Galante ou du Moule, et qui seront ensuite importés dans un autre de ces ports, seront exempts du droit d'octroi à leur entrée dans ce dernier port.

MARTINIQUE.

DROITS SUR LES DENRÉES COLONIALES, PRÉLEVÉS A LEUR SORTIE A TITRE DE DROITS COLONIAUX, PAYÉS PAR LES HABITANS PROPRIÉTAIRES EN 1833.

Nota. Le règlement sur les droits à la Martinique étant presque identique avec celui de la Guadeloupe, nous avons cru pouvoir nous borner à donner le premier.

Par 500 kil. de sucre terré, 7 fr.; de sucre brut, 5 fr.; de café, 18 fr.; de coton, 35 fr.; de cacao, 7 fr. 50 c.; de casse, 3 fr. 50 c.; par 40 hect. de sirop, 25 fr. Tout droit qui sera exigé par la douane, résultant de fausses déclarations faites à la sortie des denrées de la colonie, donnera lieu au paiement du double droit, lorsqu'un excédant aura été légalement constaté sur les acquits-à-caution.

Droits de patente sur le commerce et l'industrie.

Les contribuables soumis au droit de patente, comme négocians, marchands, ou exerçant une profession industrielle quelconque, seront imposés proportionnellement au tarif; savoir : 1re classe, à Saint-Pierre, 1000 fr.; au Fort-Royal, 600 fr.; dans les Bourgs, 300 fr.; 2e classe, à Saint-Pierre, 700 fr.; au Fort-Royal, 450 fr.; dans les Bourgs, 225 fr., et jusqu'à la 8e classe en diminuant.

DROITS DE DOUANE. — IMPORTATIONS.

Commerce français.

Les marchandises françaises expédiées sur acquits-à-caution des douanes de France, et venant directement des ports de la métropole, autres que celles mentionnées aux tableaux nos 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale du 5 février 1826, paieront, d'après les prix de base portés aux mercuriales qui seront établies à chaque quinzaine par les bureaux de commerce du Fort-Royal et de Saint-Pierre, 1 fr. p. 100 de la valeur.

Dans le cas où lesdites marchandises n'auraient point été appréciées par lesdites mercuriales, ce droit sera perçu sur le montant des acquits-à-caution, forcés de 15 p. 100.

Toutes les marchandises françaises mentionnées dans les tableaux 1 et 2, faisant suite à l'ordonnance royale précitée, ainsi que les produits de pêche nationale, venant directement des lieux de pêche, paieront 5 c. pour 100 kil.

Les animaux vivans, venant directement de France, paieront 5 c. p. 100 fr.

Commerce étranger.

Les marchandises et denrées étrangères désignées dans les tableaux nos 1 et 2 de l'ordonnance royale du 5 février 1826 seront seules admises et paieront les droits ci-après fixés dans les prix des mercuriales établies à la Martinique; savoir :

Animaux vivans de toute nature, 10 p. 100 de la valeur; bœuf salé, par 100 kil.,

15 fr.; bois feuillard, le millier, 10 fr.; légumes secs, par hectolitre, 3 fr. 50 c.; maïs en grains, par hectolitre, 2 fr.; morue et autres poissons salés, par 100 k., 7 fr.; riz, par *id.*, 7 fr.; sel, par *id.*, 5 fr.; tabac, pour 100 fr. de la valeur, 7 fr.; bois de toutes sortes, autres que le bois de feuillard, y compris les aissentes, les planches et les merrains, brai, goudron et autres résineux de pin, sapin et mélèse, charbon de terre, cuirs verts en poil non tannés, fourrages verts et secs, fruits de table; graines potagères, 4 p. 100 de la valeur.

Toutes celles mentionnées au tableau n° 2 paieront le droit de 5 c. p. 100 kil.; savoir :

Baume et sucs médicinaux, bois odorant, de teinture et d'ébénisterie, casse, cire non ouvrée, cochenille, coques de cocos, cuivre brut, curcuma, dents d'éléphant, écaille de tortue, étain brut, fanons de baleine, girofle, gingembre, gommes, graine d'amome, grains durs à tailler, graisses, sauf celles de poissons, indigo, joncs et roseaux, kermès, légumes verts, laque naturelle, muscade, nacre, or et argent, os et cornes de bétail, peaux sèches et brutes, pelleteries non ouvrées, plomb brut, poivre, potasse, quercitron, quinquina, rocou, racines, écorces, herbes, feuilles et fleurs médicinales, substances animales propres à la médecine et à la parfumerie, sumac, vanille.

Les farines étrangères paieront, par baril de 90 kil., 21 fr. 50 c. (Ordonnance royale du 9 novembre 1832.)

Droit de Magasinage en cas de force majeure.

Le droit de magasinage pour toutes marchandises, sans distinction de colis, lorsqu'elles seront déposées dans les magasins de l'État, est fixé à 1 p. 100 de la valeur de la marchandise, pour le premier mois de magasinage, et à ½ p. 100 de ladite valeur, pour les mois qui suivront.

EXPORTATIOS.

Commerce français.

Les denrées et productions coloniales, expédiées par bâtimens nationaux, directement pour les ports de la métropole et pour les colonies françaises, continueront de payer un droit fixe, sur la valeur, de 1 p. 100. Ci. 1 p. 100 ad. val.

Le tarif des prix de base fixés par trimestre pour la perception des droits à la sortie sur les denrées coloniales ne sera exécutoire que du jour où il parviendra dans chaque bureau de douane par la voie du journal officiel.

Les exportations des marchandises du sol et des manufactures de France, ou de toutes denrées ou marchandises importées, soit de France, soit de tout autre pays, ne seront soumises à aucun droit. Les tuiles, briques, pots, formes, etc., fabriqués dans la colonie, jouiront de la même immunité.

Commerce étranger.

Les rhums, sirops, tafias et liqueurs, fruits de table, farine de manioc (lorsque l'exportation est permise), le tabac en poudre du Macouba, et ceux des articles qui, portés au tableau n° 2 de l'ordonnance du 5 février 1826, sont au nombre des produits de la colonie, paieront à la sortie pour l'étranger, par bâtimens français et étrangers, un droit de 2 p. 100 de la valeur.

Il continuera d'être perçu un droit de 2 fr. 50 c. p. 100 de la valeur des marchandises étr. provenant de saisies et vendues pour la réexport. Ci. 2 fr. 50 c. ad. val.

DROIT DE NAVIGATION, DE PORT ET AUTRES PERÇUS, EN 1833, A LA MARTINIQUE.

FRANCISATION.

Bâtimens de construction française.

De 30 tonneaux et au-dessous, 30 fr.; de 31 tonneaux à 60, 40 fr.; de 61 ton. et au-dessus, 50 fr.

Bâtimens étrangers francisés pour le cabotage seulement, pour chaque tonneau, 12 fr.

Droit de Transfert.

Pour chaque endossement de vente de tout ou de partie d'un bâtiment, 10 fr.

Droit de Congé des bâtimens français.

De 30 tonneaux et au-dessous, 15 fr.; de 31 ton. à 60, 20 fr.; de 61 ton. et au-dessus, 25 francs.

Droits fixes d'Enregistrement de francisation avec congé.

Bâtimens de 40 ton. et au-dessous, 80 fr.; au-dessus de 40 ton., 10 fr.

Droits fixes d'Enregistrement.

Pour un congé seul, quel que soit le tonnage du bâtiment, 30 fr.

Droit annuel de Passe.

Pour les embarcations pontées et non pontées faisant le transport des denrées et marchandises dans les eaux de la colonie, 5 fr. par tonneau.

Pour les embarcations autres que celles de pêche employées dans les ports, 25 fr.

Droit de petit Cabotage sur les bâtimens français et étrangers, faisant le petit cabotage hors de l'île.

Par tonneau de capacité et à chaque voyage, de 20 ton. et au-dessous, 50 cent., de 21 ton. à 40, 55 c.; de 41 ton. à 60, 60 c.; de 61 ton. à 80, 1 fr. 20 c.; de 81 ton. à 100, 1 fr. 35 c.; et au-dessus de 100 ton, 1 fr. 50 c.

Droit de tonnage sur les bâtimens français et étrangers venant de l'Archipel, de l'Amérique Espagnole, de la Guyane étrangère et du Brésil, par tonneau et par voyage, de 50 ton. et au-dessous, 25 c.; de 51 ton. à 100, 40 c.; de 101 ton. et au-dessus, 50 c.

Sur les bâtimens français et étrangers venant de tous pays étrangers autres que ceux désignés ci-dessus, de 20 ton. et au-dessous, 1 fr. 40 c.; de 21 ton. à 40, 1 f. 60 c.; de 41 à 60 ton., 1 fr. 80 c.; de 61 à 80 ton., 2 fr. 30 c.; de 81 ton. à 100, 2 fr. 50 c.; de 101 ton. à 200, 3 fr.; de 200 ton. et au-dessus, 3 fr. 50 c.

Droit de mouillage provisoire sur les bâtimens français et étrangers, lesdits bâtimens étant obligés de mouiller au coucher du soleil auprès du stationnaire, 11 fr. Ceux qui resteront au mouillage provisoire pendant plus de deux jours compléteront le droit d'ancrage de 22 fr.

Droit d'Ancrage.

Sur bâtimens français venant de la métropole et du grand cabotage, ainsi que les bâtimens étrangers au long cours et du grand cabotage. Ci. 22 fr.

Sur bâtimens français et étrangers faisant le petit cabotage des îles. 11 fr.

Droit d'Interprète.

Par bâtiment de 20 ton. et au-dessous, 15 fr.; de 21 *dito* à 30, 20 fr.; de 31 *dito* à 50, 30 fr.; au-dessus de 50, 44 fr.

Droit de Phare.

Par bâtimens de toute nation, quel que soit leur tonnage, naviguant au long cours et au grand cabotage, 10 fr.

Par tous bâtimens, quel que soit leur tonnage, naviguant au petit cabotage autre que celui autour de l'île, 3 fr.

Permis de charger et de décharger.

Par bâtiment au mouillage, 5 fr.

Droit unique d'expédition.

Par bâtimens caboteurs français, quel que soit leur tonnage, venant de la Guadeloupe à la Martinique, et *vice versâ*, non soumis aux droits divers de port et de navigation, par voyage, 5 fr.

GUYANE FRANÇAISE.

EXTRAIT DES TARIFS DES DROITS DE PATENTES, DE NAVIGATION ET AUTRES DONT LA CONNAISSANCE IMPORTE AU COMMERCE MARITIME.

Patentes.

Les subrécargues et capitaines géreurs de navires français, de quelques lieux qu'ils soient, sont tenus de se munir d'une patente de première classe, dont le droit est de 300 francs.

Ils seront d'ailleurs habiles à donner leur cautionnement à la douane.

Les patentes qui seront prises dans les trois premiers mois de l'année seront obligatoires pour l'année entière, sans qu'elles puissent être bornées à une partie de l'année.

Ceux qui entreprendront dans le courant de l'année un commerce, une profession, une industrie sujets à patente, ne devront le droit qu'au prorata de l'année calculée par trimestre, et sans qu'un trimestre puisse être divisé.

Cette disposition s'applique aux nouveaux arrivans français ou étrangers, sans égard au temps requis pour le domicile, en observant toutefois pour les subrégargues et capitaines de bâtimens français gérant personnellement leur cargaison, de quelques lieux qu'ils soient expédiés, qu'au lieu d'être obligatoire pour l'année, ce droit de patente ne le sera que pour le semestre de leur arrivée.

Lorsque les subrécargues et capitaines ainsi patentés voudront cesser leur commerce dans le courant du sémestre, ils seront tenus d'en faire la déclaration à la direction de l'intérieur. A défaut, et si cette déclaration n'a pas été faite quinze jours avant l'expiration du sémestre, ils seront tenus au paiement du trimestre suivant, et ainsi de suite, si le cas y échet.

DOUANE.

Droits d'Entrée.

Les droits d'entrée seront liquidés comme il suit :

1° Pour les marchandises introduites par bâtiment français venant directement.

d'un port de France, sur la valeur portée aux manifestes et acquits-à-caution du lieu de l'expédition comparés, ladite valeur augmentée dans la colonie de cinquante pour cent;

2° Pour celles prises à l'étranger ou venant des colonies françaises, sur le prix de base qui sera fixé chaque année par le tarif annexé à l'arrêté d'impositions;

3° Pour toutes marchandises étrangères permises qui ne seraient point portées au dit tarif, sur le manifeste de déclaration apprécié et remis en douane à son arrivée par le capitaine ou patron du bâtiment français ou étranger, et signé par lui et par le consignataire. Cette déclaration sera toujours soumise à l'examen des commissaires-vérificateurs des prix courans avant l'application des droits.

Pendant les vingt-quatre heures qui suivront leur entrée en douane, et dans tous cas avant de commencer leur déchargement, les capitaines, armateurs et consignataires auront la faculté de se présenter au bureau du domaine pour rectifier par leur déclaration les erreurs qui pourraient exister dans les estimations des manifestes ou acquits-à-caution.

Ces déclarations seront inscrites sur un registre spécial ouvert à cet effet; elles seront signées du déclarant et de l'employé chargé de les recevoir, et elles serviront à établir le droit ainsi et de la même manière qu'il est dit pour les valeurs portées dans les acquits-à-caution.

Cette faculté ne sera plus accordée du moment que le déchargement sera commencé, sauf cependant pour les objets particuliers adressés à des habitans résidant ordinairement à la campagne, lorsqu'ils justifieront n'avoir pas été en ville depuis l'arrivée du bâtiment.

La douane peut toujours retenir et garder à son compte les objets dont la valeur, ainsi augmentée, paraîtrait faussement déclarée, à la charge de payer au propriétaire le montant de la déclaration avec un dixième en sus.

La retenue n'est soumise à d'autres formalités qu'à la remise d'un acte par lequel la douane déclare exercer la préemption, et s'engage à payer ce qui est dû dans la quinzaine.

La préemption doit s'opérer immédiatement après la visite des marchandises débarquées, et avant que ces marchandises puissent être enlevées du quai pour être transportées au domicile des propriétaires ou des consignataires.

Pour assurer la rentrée des droits du Trésor et prévenir les contraventions, il sera placé, à bord de tout navire étranger ou venant de l'étranger, un préposé des douanes de garde, lequel y restera pendant tout le temps du déchargement, pour quoi il sera payé en douane, par le capitaine, cinq francs par jour pendant ce temps.

Dans les cas cependant où les capitaines déclareraient être dans l'intention de mettre immédiatement la totalité de leur cargaison à terre, ladite rétribution cessera de droit du jour exclu de cette déclaration; mais les préposés n'en resteront pas moins à bord jusqu'au complet déchargement des bâtimens.

Il est bien entendu que les capitaines ne pourront jouir dudit bénéfice qu'autant qu'ils auront effectivement déchargé de suite la totalité de leur cargaison.

Les sommes provenant de cette rétribution seront réparties à la fin par le directeur de l'intérieur entre les préposés actifs concourant au service de garde dont il s'agit au présent article.

Les marchandises déclarées de réimportation par navires français, et reconnues identiquement les mêmes que celles exportées par le même navire, seront de nouveau passibles du droit d'importation.

Les bâtimens français et étrangers qui, en se conformant d'ailleurs aux formalités établies pour tous les bâtimens à leur arrivée, ne séjourneraient pas au-delà de soixante douze heures dans la colonie, et ne feraient aucun changement ni débarquement, n'auront aucun droit à payer, excepté le droit de pilotage et celui du service de garde des douanes.

Droits de Sortie.

Le droit d'exportation des denrées et marchandises qui seront expédiées pour France, pour les colonies françaises et pour l'étranger, sera liquidé d'après le tarif desdites denrées, qui est dressé tous les trois mois, conformément à l'arrêté colonial du 5 septembre 1829.

Conformément à l'ordonnance royale du 25 septembre 1822, lorsque les produits

du sol français et des manufactures françaises seront exportées à l'étranger, les droits qu'ils auront payé à leur entrée dans la colonie seront remboursés au chargeur.

Les marchandises étrangères retirées de la consommation pour être également réexportées à l'étranger jouiront de la restitution du demi-droit.

Quoique une marchandise soit exempte de droit, la déclaration d'entrée ou de sortie n'en devra pas moins être faite aux douanes aussi exactement que si elle en était passible.

Prohibitions.

Sont prohibées à l'entrée, pour la consommation, mais admises à l'entrepôt, au terme de l'ordonnance coloniale du 28 janvier 1821, les marchandises ci-après :

Venant des colonies françaises, par bâtimens français, les liqueurs spiritueuses de toute espèce, eau-de-vie de raisins ou de grains, rhum, tafia et arack, etc. (excepté les eaux-de-vie et liqueurs de France, les liqueurs de la Martinique, le kirshwaser, le genièvre en caisse ou cruchons), le cacao, le café, la cannelle, le coton en laine, le sucre brut et terré, le girofle, la muscade, le poivre, l'indigo et le rocou préparé.

Et, de plus, si les marchandises sont introduites de l'étranger ou par bâtimens étrangers, la poudre à feu, le sucre raffiné, le coton filé, et les tissus de laine, de coton, de soie, de lin et de chanvre, et les vêtemens fabriqués, y compris les chapeaux et chaussures.

Le gros et le menu bétail, à l'exception des porcs, est provisoirement prohibé à la sortie.

Droits de Navigation.

Sous ce titre sont compris les droits de francisation, de congé, d'inscription, de mutation, de propriété.

La perception de ces droits se fera suivant les règles tracées par l'arrêté local du 2 janvier 1820.

Droits de Pilotage.

La perception de ce droit continuera à se faire ainsi qu'il est prescrit par l'arrêté local du 16 août 1830.

Dispositions générales relatives aux Droits d'entrée en douanes.

Les caboteurs français et étrangers de 60 tonneaux et au-dessous, naviguant dans les limites fixées pour le petit cabotage par l'ordonnance royale du 21 août 1828, et les caboteurs français seulement faisant le grand cabotage dans les limites assignées au grand cabotage par la même ordonnance, seront exempts de tous droits de port et d'ancrage, d'expédition à la douane, et ne paieront que le droit de pilotage.

Sont toutefois exempts de ce droit les caboteurs appartenant à la colonie.

TARIF DES DROITS.

DOUANES.

IMPORTATION. — *Commerce français.*

Les marchandises françaises venant directement des ports de France et introduites par bâtimens français paieront 2 fr. par 100 fr. de leur valeur. Ci. 2 p. 100.

Les mêmes marchandises et les produits du crû des autres colonies, importés directement desdits lieux par navires ou caboteurs français, lorsque la nationalité en sera d'ailleurs dûment justifiée par certificat régulier, le même de 2 fr. par 100 fr. de valeur. Ci. 2 p. 100.

Commerce étranger.

Les marchandises prises à l'étranger, introduites par navires français ou étrangers, paieront; savoir :

Celles comprises au tableau annexé au présent arrêté, 5 fr. par 100 fr. de leur valeur. Ci. 5 p. 100.

Celles non comprises au tableau et dont l'introduction n'est pas prohibée, 10 fr. par 100 fr. de leur valeur. Ci. 10 p. 100.

Sont affranchis de tous droits à l'importation ; savoir :

1° Par tout pavillon, quelle que soit l'origine des objets et des marchandises, les animaux vivans, les métaux précieux en lingots ou monnayés, les instrumens d'agriculture introduits dans la colonie à titre d'essai, les machines mécaniques ayant pour objet de suppléer au travail de l'homme ou des animaux pour les diverses exploitations de l'industrie coloniale, la chaux vive et les objets d'histoire naturelle.

2° Et de plus, par navires français venant directement de France, la farine et les farineux alimentaires, légumes frais et secs, le bœuf et le porc salés, la morue et le poisson salés (lesdites salaisons en baril ou demi-baril au moins), les harengs saurs, les chaudières à sucre, et les outils et instrumens aratoires, notamment les pelles, pioches, haches, houes, sabres d'abattis, charrues, sarcloirs et herses.

EXPORTATION. — *Commerce français.*

Les denrées et productions du sol de la Guyane française qui sortiront de la colonie par bâtimens français pour un port de France, ou des autres colonies françaises, paieront 50 c. par 100 fr. de leur valeur, suivant la mercuriale. Ci. ½ p. 100.

Commerce étranger.

Les denrées et productions du sol de la colonie qui seront exportées pour l'étranger par navires français ou étran. paieront 2 fr. par 100 fr. de leur val. Ci. 2 p. 100.

Les marchandises étrangères prohibées, provenant de saisie et vendues à charge de réexportation à l'étranger, paieront par tout bâtiment le même droit de 2 fr. par 100 fr. de leur valeur. Ci. 2 p. 100.

Les marchandises étrangères prohibées et mises à l'entrepôt paieront un droit de 25 c. par 100 fr. de leur valeur. Ci. ¼ p. 100.

Demeurent exempts de tous droits à l'exportation, soit pour France, soit pour l'étranger :

Les bois, le rocou, la mélasse, le tafia, le poivre, la cannelle, le piment, le gingembre, la vanille, l'indigo, les muscades, le curcuma, le simarouba, les objets d'histoire naturelle, les tortues et les fruits frais.

DROITS DE NAVIGATION.

Francisation.

Bâtimens de 100 tonneaux et au-dessous, 60 fr. Ci.	60 fr.
Id. au-dessus de 100 ton., 75 fr. Ci.	76
Id. de 2 à 300 ton., 90 fr. Ci.	90

En sus, 15 fr. par chaque tonneau au-dessus de 300 tonneaux.

Congés.

Voyage de long cours, 20 fr. Ci.	20 fr.
Voyage de grand et petit cabotage, 15 fr. Ci.	15
Caboteurs de la colonie pontés.	gratis.
Droit d'inscription de mutation de propriété, 6 fr. Ci.	6 fr.

Droit de Pilotage.

(Tarif réglé par l'arrêté du 16 août 1830.)

A l'entrée.

Soit que le navire mouille en grande rade ou dans le port.

Navire au-dessous de 50 tonneaux.	30 fr.
de 50 à 99 *dito.*	40
de 100 à 149	50
de 150 à 199	60
de 200 à 299	75
de 300 à 399	90
Au-dessus de ce dernier nombre, une augment., pour chaque 100 ton., de	15 fr.

En rade.

Transport du pilote en grande rade, à la demande du capitaine, quand le voyage ne sera pas suivi de l'entrée du bâtiment dans le port, pour une marée. 10 fr.

Changement de mouillage dans la petite rade de Cayenne. 6

Séjour du pilote à bord d'un navire, soit sur la réquisition du capitaine, soit pour cause de quarantaine, conformément à l'article 9 de l'arrêté du 16 août 1830, par 24 heures, indépendamment de la nourriture qui sera fournie au pilote à bord aux frais du navire. 6 fr.

Pilotage de la petite rade de Cayenne à la pointe de Macouria, quel que soit le tonnage du navire, et *vice versâ,* pour le retour. 30 fr.

A la sortie.

Les mêmes droits que pour l'entrée.

TABLEAU *de la valeur moyenne, dans la colonie, des Marchandises de première nécessité, pour servir de base à la perception des droits d'entrée des bâtimens venant de l'étranger, pendant* 1833.

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES.	ESPÈCES DES UNITÉS.	VALEURS.
Bacaliau.	Les 100 kilogr.	40 fr.
Bœuf salé.	Le baril.	60
Beurre et saindoux.	Les 100 kilogr.	150
Bois de sap (planches ou madriers).	Les 100 pieds américains.	125
Blanc de baleine.	Les 100 kilogr.	500
Chandelles.	*Id.*	140
Charbon de terre.	La barrique.	20
Chaux éteinte.	*Id.*	25
Farine de froment.	Le baril.	50
— de seigle ou de maïs.	*Id.*	25
Fer brut de toutes dimensions.	Les 100 kilogr.	60
Feuillard.	Le millier.	50
Goudron et brai.	Le baril.	25
Harengs et autres poissons.	*Id.*	30
— saurs.	La caisse.	3
Huile de poisson.	Les 100 litres.	20
Légumes frais et secs.	Les 100 kilogr.	30
Morue.	*Id.*	50
Merrains.	Le millier.	130
Porc salé.	Le baril.	80
Riz.	Les 100 kilogr.	50
Sel.	Le baril.	18
Suif	Les 100 kilogr.	120
Tabac en feuilles.	*Id.*	90

ILE BOURBON.

TARIF GÉNÉRAL DES DROITS ET TAXES POUR L'ANNÉE 1833.

Patentes.

Les négocians, armateurs, commissionnaires et subrecargues sont tenus de payer un droit de patente de première classe, fixé à 300 fr.

Douanes.

Les droits dont sont frappées à l'île Bourbon les marchandises, tant à l'entrée qu'à la sortie, se divisent en droits de douanes, en droits de quai ou de barachois, et en droits de magasinage, d'entrepôt et de transbordement. Les navires sont en outre assujétis à des droits particuliers, dits de navigation.

Droits d'entrée.

Les marchandises étrangères non prohibées, apportées de l'étranger par des navires français ou étrangers, ne sont admises dans la colonie que lorsqu'elles sont de première nécessité, ou qu'elles ne peuvent être tirées de la métropole. L'admission ne peut, conformément aux prescriptions de l'ordonnance royale du 21 août 1825, art. 30 et 157, en être prononcée que par le gouverneur en conseil privé; elles sont alors assujéties à un droit d'entrée dont le *minimum* est de 12 pour 100. (Ordonn. locale du 11 septembre 1817.)

Marchandises françaises venant de France sur navires français. Le commerce des colonies ne peut se faire que par bâtimens français (loi du 21 septembre 1793, article 3), ad. val. 4 pour 100.

Marchandises étrangères non prohibées, prises dans les entrepôts de France par navires français, ad. val. 12 pour 100.

Fers et aciers étrangers non ouvrés, ad. val. 6 pour 100, ne sont admis que lorsqu'ils proviennent des entrepôts de France, qu'ils y ont payé le cinquième des droits de consommation, et qu'ils ont été importés dans la colonie par navires français.

Usines, machines et mécaniques de fabriques étrangères, ad. val. 6 pour 100, servant à la fabrication du sucre ou à faciliter le travail de l'homme.

Tabacs et chiroutes étrangers: par navires français, 50 fr. les 100 livres; par navires étrangers, 100 fr. les 100 livres. Ne peuvent être vendus qu'à un débitant pourvu d'une licence. (Ordonnances locales des 30 décembre 1823 et 24 décembre 1825.)

Morue par navires étrangers, ad. val. 6 pour 100. (Ordonnance locale du 23 juillet 1822.)

Eau-de-vie en barriques ou bouteilles, de fabrique française et par navires français, la velte, 3 fr.; par navires étrangers, 4 fr. 50 c.; de fabrication étrangère et par navires français, 4 fr, 50 c.; et par navires étrangers, 6 fr. 75 c..

Droits de sortie.

Productions de la colonie, ad. val. 2 pour 100. (Ordonn. locale du 15 mars 1828.)

Girofles pour la France, par navires étrangers, ad. val. 6 pour 100. Pour toute autre destination, Maurice exceptée, par navires français, 4 pour 100; par navires étrangers, 15 pour 100, ad. val.

TARIF PARTICULIER A MADAGASCAR, MASCATE, MAURICE ET L'INDE.

Droits d'entrée sur les produits de Madagascar.

Riz par navires français, simple droit de quai. Ce droit est de 10 pour 100 par kil. Par navire étrangers, double *id.*

Tabacs, chiroutes, 25 fr. les 100 livres.

Autres productions du pays par navires français, ad. val. 6 pour 100; par navires étrangers, *id.* 12 pour 100.

Nota. Les droits de sortie des marchandises exportées de Bourbon pour Madagascar sont les mêmes que pour toute autre destination étrangère.

MASCATE.

Droits d'entrée des Marchandises importées par des navires de Mascate.

Les bâtimens des sujets de l'iman de Mascate sont affranchis des droits de navigation quand leurs chargemens sont du crû de la Perse et de l'Arabie.

Ils ne paient pour leurs cargaisons, lorsqu'elles sont du crû de ces deux états, que les droits auxquels les bâtimens français sont assujétis, et la moitié seulement de ces droits, lorsqu'étant porteurs de produits du crû de la Perse ou de l'Arabie, ils ont introduit à Bourbon au moins 10 chevaux ou ânes, jumens, ânesses ou mulets, qui sont admis en franchise de droits.

Droits de sortie des Marchandises exportées de Bourbon pour Mascate.

Sucre, muscade et essence de girofle, par navires de Mascate, exempts de droits.

Girofle, comme sur navires français, ad. val. 4 pour 100.

MAURICE.

Droits d'entrée sur les importations de cette île.

Marchandises non prohibées importées de Maurice à Bourbon par caboteurs anglais ou par navires français, ad. val. 4 pour 100.

Voitures anglaises, avec certificat d'origine, *id.*, 12 pour 100.

Palanquins de Maurice, *id.*, 12 pour 100.

Droits de sortie sur les Marchandises exportées pour Maurice.

(Ce sont les mêmes que pour toute autre destination étrangère.)

Girofles, par bâtimens étrangers et même par caboteurs français, ad. val. 15 pour. 100.

INDE (1).

Droits d'entrée sur les importations de l'Inde.

Marchandises de l'Inde et autres parties de l'Asie, par navires français, ad. val. 6 pour 100.

Toileries de l'Inde, des établissemens français, accompagnées de certificats d'origine, ad. val. 20 pour 100; de fabriques étrangères, *id.*, 30 pour 100.

Les toileries de l'Inde, quelle que soit leur origine, sont prohibées par navires étrangers. (Ordonnance du 8 février 1827.)

(1) Les possessions de la compagnie anglaise dans l'Inde sont en dehors du traité de commerce et de navigation du 28 janvier 1825.

Droits de sortie sur les Marchandises exportées pour l'Inde.

(Ce sont les mêmes que pour toute autre destination étrangère.)

Marchandises et Denrées admises en franchise des droits de douanes.

Morue provenant de pêche française par bâtimens français.
Machines, mécaniques et usines de fabrique française, par navires français.
Meubles à l'usage des personnes qui viennent se fixer dans la colonie.
Bois, planches, bardeaux, madriers et autres bois propres aux constructions.
Bestiaux vivans. (Ne peuvent être admis qu'après une visite du vétérinaire.)
Or et argent monnayé et en lingots, de toute provenance et sous tous pavillons.
Blé, riz, graines potagères, exempts de droits d'entrée, même par navires anglais, pourvu qu'ils proviennent de pays soumis à la domination britannique autres que les possessions de la compagnie anglaise dans l'Inde.
Les légumes secs ne jouissent pas de l'exemption accordée pour les blés et les riz.

Marchandises affranchies du paiement des droits de douanes à la sortie.

Légumes secs, pommes-de-terre, oignons, vacoua en sacs, ne paient que le droit de quai ou de transbordement.
Arack, rhum, jouissent d'une prime de 30 c. à la sortie.
Toutes les autres marchandises retirées de la circulation, sous quelque pavillon que ce soit.

Marchandises prohibées à l'entrée de la colonie.

Tissus étrangers, à l'exception de ceux de l'Inde apportés par navires français.
Fers et aciers étrangers ouvrés, sous quelque pavillon que ce soit.
Fers et aciers étrangers non ouvrés, par navires étrangers.

Produits industriels de l'Inde ou de la Chine.

(Cette prohibition frappe tous les pavillons sans exception.)
Bougies, meubles, châles, porcelaine et poterie (à l'exception des gargoulettes), savon, papier, soie non écrue et soierie, tissus de poil et de laine, cachemires, voitures, chapeaux de paille et de soie.
Chiens venant de l'Inde et de l'île Maurice, singes et mackis.
Rhum, arack et autres spiritueux.
(Les voitures anglaises et palanquins venant de Maurice sont admis par caboteurs anglais ou français.)
Toileries de l'Inde par navires étrangers.
Denrées et productions coloniales étrangères susceptibles d'entrer en concurrence avec celles du pays.
(Les poivres, sucre candi et dattes, apportés par navires français, sont exempts de la prohibition.)
Artifices, pétards, fusées.
Marchandises étrangères venant de l'étranger, bien que n'étant pas frappées de prohibitions spéciales.

Marchandises et Denrées prohibées à la sortie de la colonie.

Blé, monnaies d'or, d'argent et de billon, chevaux, mulets et autres bêtes de transport, denrées coloniales pour l'étranger (le girofle excepté).

Droit de Transbordement.

Sur la valeur des objets transbordés, ½ pour 100.

Droit de Retrait.

Marchandises retirées de la consommation après le paiement des droits d'entrée

(jouissent d'un remboursement de 2 pour 100 de leur valeur après leur réexportation.)

Droit de Magasinage.

Par tonneau de marchandises en entrepôt réel, 1 fr. par quinze jours. Ce droit ne court qu'à partir du sixième jour de l'entrée des marchandises.

Droit d'Entrepôt.

Marchandises venant de France ou de l'Inde par bâtimens français, 75. c. p. 100 de la valeur des marchandises entreposées.

Marchandises étrangères, 1 fr. ¼ pour 100.

TARIF DES DROITS DE NAVIGATION A L'ILE BOURBON.

Pilotage.

Par bâtiment français au-dessous de 100 tonneaux.		» f.	50 c. p. tonn.
Par bâtiment étranger	*id.*	1	
Caboteur de l'île Maurice	*id.*	»	50
Par bâtiment français au-dessus de 100 tonn., par pied de tirant d'eau.		7	50
Caboteur de l'île Maurice	*id.* *id.*	7	50
Etranger	*id.* *id.*	15	»

Ancrage.

Par bâtiment français, 1 fr.; caboteur de l'île Maurice, 1 fr.; étranger, 2 fr. par tonneau.

(*Papiers de mer.*) *Certificats*, *Expéditions et Permis.*

Congé, par navire français, 10 fr.; par navire étranger, 20 fr.; congés aux caboteurs de l'île Maurice, 10 fr.

Par bâtimens.

Acte de francisation, au-dessous de 100 tonneaux, 9 fr.; de 100 tonneaux inclus. à 200 tonneaux, 18 fr.; de 200 tonneaux inclus. à 300 tonneaux, 24 fr.

Manifeste de Chargement.

Pour les navires français du petit cabotage, par chaque voyage, jusqu'à 30 tonn., 5 fr.; pour les navires français du petit cabotage, par chaque voyage, jusqu'à 100 t., 10 fr.; aux navires s'expédiant avec des produits de la colonie, 25 fr.; aux navires français s'expédiant pour les voyages de long cours, le grand cabotage, 15 fr; aux navires étrangers s'expédiant pour l'extérieur, 30 fr., caboteur de l'île Maurice, aux mêmes droits que les caboteurs français.

Permis de départ et de navigation aux navires et embarcations de tout tonnage, pour aller dans les quartiers, 25 cent. (Tarif du 29 juin 1820.)

Remboursement.

Permis et acquit de paiement, 25 c.; acquits-à-caution, 50. (Tarif du 29 juin 1820.)

Hallage et Accostage.

Par embarcation, depuis 1 à 10 tonneaux, et de 7 à 8 rames, 10 fr.

Par abonnement au mois.

Par voyage, depuis 1 à 10 tonn, et de 7 à 8 rames, 3 fr. 32 c.; par voyage de 5 à 6 rames, 2 fr. 33 c.; au mois, de 5 à 6 rames, 6 fr. 66 c.; de 3 à 4 rames, 5 fr.; par voyage, de 3 à 4 rames, 1 fr. 36 c.

Droit de Vente.

Par navire français en pays étrangers avec autorisation spéciale, 2 fr. par tonneau. (Loi du 21 avril 1818.)

Droit de Transfert.

Au dos des actes de francisation, par chaque transfert, 6 fr.

ALGER.

Un nouvel arrêté du 2 janvier 1834 porte ce qui suit :

Art. 1er. A partir de la publication du présent arrêté, et jusqu'à la révision générale qui doit être faite des tarifs de douanes, les marchandises étrangères autres que celles comprises en l'état ci-dessous, sortant des entrepôts de France et importées dans la régence d'Alger sous pavillon français, ne seront plus assujéties qu'à un droit de 6 pour cent.

Désignation des Marchandises.

Amandes de toutes sortes.	Meubles.
Acide sulfurique.	Mercerie.
Armes.	Poissons salés.
Bijouterie.	Papiers.
Colle forte.	Porcelaine.
Coton filé.	Pâte.
Chandelles.	Quincaillerie.
Chapellerie.	Salaisons.
Couperose.	Saindoux.
Cuirs et peaux tannés.	Savon.
Eaux-de-vie de tout degré.	Sucre raffiné.
Faïence.	Sellerie.
Fers.	Tissus de toutes sortes.
Fonte moulée.	Viande salée.
Fil de fer et de cuivre.	Vins.
Huile.	Verrerie.
Liqueurs.	Vitriol bleu.

Art. 2. Toutes dispositions contraires sont rapportées.

Art. 3. L'inspecteur chef du service des douanes de la régence est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Signé VOIROL et GENTY.

Il n'y a pas encore d'entrepôts réels établis à Alger, mais les négocians peuvent jouir, sous caution, du bénéfice de l'entrepôt fictif.

DROITS D'ANCRAGE POUR LES NAVIRES FRANÇAIS OU ÉTRANGERS
ENTRANT DANS LA RADE OU DANS LE PORT.

Tonnage des Navires.	*Droit par Navire*	*Observation.*
De 50 tonneaux et au-dessus.	50 fr.	Sont affranchis du droit d'ancrage les bâtimens au-dessous de 5 tonn. et ceux armés pour la pêche.
De 50 inclusiv. à 100.	75	
Au-dessus de 100 tonneaux.	100	

DROITS POUR LA PÊCHE DU CORAIL.

Saisons.	*Bâteaux corailleurs*		*Observation.*
	franç.	*étrang.*	
Été. Du 1er avril au 30 sept.	»	216 (1).	Les bâteaux corailleurs ne paient aucun droit d'ancrage dans les eaux de la Régence.
Hiver. Du 1er oct. au 31 mars.	»	98 (2).	

SÉNEGAL.

EXTRAIT D'UNE CIRCULAIRE DU DIRECTEUR-GÉNÉRAL DES DOUANES
RELATIVE AU COMMERCE AVEC LE SÉNÉGAL.

18 novembre 1833.

Sur mon rapport, M. le ministre des finances, après avoir pris l'avis de son collègue au département du commerce, a rendu, en ces termes, la décision du 24 octobre dernier.

« Sont exemptes des droits de sortie les marchandises françaises non prohibées » expédiées pour le Sénégal, mais leur destination sera assurée, conformément » à la loi du 17 juillet 1791. »

Avant de rappeler les dispositions de cette loi, dont il faudra garantir l'exécution, je crois devoir donner ici, autant comme renseignement utile au commerce que comme règle pour le service, la nomenclature complète des marchandises de toute espèce qui pourront être chargées dans les ports de France à destination du Sénégal.

Indépendamment des marchandises françaises dont la décision précitée permet l'exportation en franchise, le commerce aura la faculté d'extraire de nos entrepôts réels, sous le seul paiement du droit de réexportation, les objets ci-après désignés; savoir : Couteaux de traite. — Flacons de verre. — Rassades et autres verroteries. — Grosse quincaillerie (3).— Tabac de Brésil à fumer. — Toile dites *guinées*, des bajalupaux, néganepaux et autres toiles à carreaux des Indes, lorque ces toiles ont été apportées directement en France par navires français (4). — Cauris. — Fer de Suède. — Pipes de Hollande. — Platilles de Breslaw. — Vases de cuisine venant de Saxe. — Barbuts. — Moques de faïence bariolées. — Poterie d'étain. — Rhum.

(1) Piastres fortes d'Espagne.

(2) *Idem.*

(3) La grosse quincaillerie comprend les fléaux de balance, les limes communes, les étrilles, les étaux grossiers et les enclumes.

(4) Les toiles *guinées*, autres que celles qui arrivent directement de l'Inde par navire français, sont passibles d'un droit de 5 fr. par pièce lors de leur réexportation des entrepôts de France pour le Sénégal (loi du 17 mai 1826, art. 6). Les acquits-à-caution délivrés à cette destination doivent indiquer la provenance et le mode d'importation en France de chaque partie de toiles guinées qu'ils comprennent, et certifier, pour celles importées sous pavillon étranger ou par navires français, ne venant pas de l'Inde en droiture, que le droit de 5 fr. par pièce a été perçu et enregistré sous tels numéros de recette. (*Circulaire du* 3 *mars* 1830, n°. 1203.)

— Tafia des colonies françaises ou de l'étranger. — Féverolles de Hollande. — Neptunes. — Bassins. — Chaudrons. — Baquettes. — Manilles. — Trompettes. — Cuivre rouge. — Clous de cuivre. — Verges rondes et barres plates. — Plomb de deux points. — Gros carton brun de quarante-trois à quarante-neuf centimètres sur cent dix-neuf à cent trente centimètres. — Bonnets de laine. — Grelots. — Clochettes en métal. — Baïettes. (*Loi du* 8 *floréal an* XI, *art.* 24.) — Les tabacs en feuilles. (*Circulaire manuscrite du* 11 *mai* 1818.) — Les petits miroirs d'Allemagne. (*Décision administrative du* 29 *juin* 1822.) — Les fusils et sabres de traite (1). (*Circulaire du* 28 *octobre* 1820, n° 611.) — Les denrées coloniales provenant du cru des Antilles françaises, de Cayenne, de Bourbon. (*Même Circulaire.*) — Et les fers et aciers non ouvrés, ainsi que les poudres à tirer de toute espèce (2). (*Ordonnance du* 26 *août* 1833 (3) *et Circulaire* n° 1397.)

Par une conséquence des articles 24 de la loi du 8 floréal an XI et 21 de celle du 21 avril 1816, les expéditions pour le Sénégal ne peuvent avoir lieu que dans les ports qui ont un entrepôt réel (4); et, sans égard à leur origine, les marchandises dont elles se composent doivent être soumises aux formalités prescrites par la loi du 17 juillet 1791.

Ainsi, pour tous les cas non prévus par cette loi, l'expédition des marchandises françaises et étrangères destinées pour le Sénégal reste soumise, d'après l'art. 35 de cette même loi, aux réglemens généraux de douane (5).

Aux termes de l'art. 15, la destination de ces marchandises doit toujours être assurée par un acquit-à-caution (6), qui est délivré au capitaine et qui comprend

(1) Les fusils et les sabres de traite ne se trouvent compris ni dans la nomenclature de l'art. 24 de la loi du 8 floréal an XI ni dans l'article 7 des lettres-patentes de janvier 1716; mais, en fait, on n'a pas jugé qu'on fût encore en mesure de retirer au commerce la faculté dont il jouissait autrefois de les tirer de l'étranger pour les armemens à destination du Sénégal.

Les armes de luxe fabriquées hors de France ne sont susceptibles d'être envoyées au Sénégal qu'après l'acquittement des droits d'entrée. (*Circulaire de* 28 *octobre* 1820, n° 611.)

(2) Les poudres à tirer, prohibées à l'entrée, ne peuvent être chargées que dans les ports d'entrepôt désignés par l'art. 17 de la loi du 9 février 1832. (*Voyez* cet article, t. I, p. 199, des *Archives.*)

(3) Les marchandises spécifiées dans cette ordonnance peuvent aussi être importées directement de l'étranger au Sénégal, par navires français, et en exemption de tous droits.

(4) Les marchandises d'entrepôt peuvent être expédiées pour le Sénégal sur des navires de 60 tonneaux et au-dessus. (*Circulaire du* 22 *janvier* 1819, n° 461.)

(5) Relativement au plombage, les marchandises extraites d'entrepôt n'y sont assujéties que lorsqu'elles sont expédiées des ports de Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes et Rouen, et qu'elles sont, à l'entrée en France, prohibées ou passibles d'un droit de 20 fr. ou plus par 100 kilog., ou répondant au dixième de leur valeur. (*Ordonnance du* 29 *juin* 1833, *art.* 5, *et Circulaires des* 7 *août* 1819, n° 310, *et* 14 *juin* 1822, n° 731.)

Quant aux marchandises françaises, il a été arrêté, avec l'agrément du ministre des finances, que, pour affranchir le commerce maritime des gênes et des frais qu'occasionne l'application du plombage, on restreindrait désormais cette formalité aux ouvrages en cuir, à la tabletterie, aux verres à cristaux, aux tissus de toute espèce, aux armes de luxe et ouvrages en métaux, à l'exception des clous, des chaînes à bœufs et des objets d'arts, tels que bronze, dorures, etc. (*Circulaire du* 22 *août* 1818, n° 420, *et Circulaires manucrites des* 10 *mars* 1825 *et* 30 *avril* 1830.)

(6) Les marchandises de prime étant affranchies de tout droit de sortie, leur expédition pour le Sénégal a lieu par simple passavant. (*Circulaire du* 9 *mars* 1827, 1830, n°. 1227.)

Mais les tissus de laine et de coton embarqués à cette condition doivent être revêtus des marques de fabrique prescrites par l'art. 59 de la loi du 28 avril 1816. (*Circulaire du* 28 *septembre* 1830, n° 1227.)

tous les objets embarqués par nombre et espèce de colis, marques et numéros, quantité, espèces ou qualités et valeur des marchandises.

Le capitaine et l'armateur se soumettent à rapporter l'acquit-à caution revêtu du certificat d'arrivée et de déchargement des objets qu'il comprend, certificat qui doit être délivré par les préposés chargés de la perception dans le comptoir et visé par l'autorité supérieure pour justifier de l'authenticité de leurs signatures. (*Loi du* 17 *juillet* 1791, *art.* 15.)

Les acquits-à-caution doivent être rapportés régularisés au retour du navire ou dans les dix-huit mois du départ. (*Même loi, même article.*)

Si, dans le délai déterminé, les acquits-à-caution ne sont pas rapportés revêtus des certificats prescrits, les soumissionnaires sont contraints au paiement; savoir :

Du double droit d'entrée pour les marchandises tarifées réexportées d'entrepôt (1), et de valeur avec amende de 500 fr. s'il s'agit de marchandises étrangères prohibées. (*Lois des* 17 *juillet* 1791, *art.* 20 *et* 35, *et* 17 *mai* 1826, *art.* 20.)

Du double droit de sortie pour les marchandises sujettes aux dits droits (2). (*Loi du* 17 *juillet* 1791, *art.* 20.)

Le délai pour rapporter les acquits-à-caution déchargés n'est pas fatal, si les capitaines des bâtimens justifient des causes forcées du retard ou fortune de mer par des rapports faits en mer, affirmés ou déposés au bureau des douanes. (*Lois des* 17 *juillet* 1791, *art.* 35, et 4 *germinal an* II, *titre* VII, *art* 2.)

Ceux qui rapportent des certificats de décharge délivrés au Sénégal en attestent la vérité, et ne cessent d'être garans de la fidélité de ces certificats que dix mois après leur remise à la douane. (*Loi du* 4 *germinal an* II, *titre* VII, *art.* 3.)

Les chargemens rapportés du Sénégal peuvent se composer :

1°. Des productions de l'établissement admises en France à un droit privilégié ;

2°. De marchandises françaises rapportées à défaut de vente ;

3°. Des denrées qui ne jouissent pas du privilége.

Les objets de cette dernière classe sont traités comme toutes marchandises importées des pays hors d'Europe, et restent conséquemment soumis aux tarifs et règlemens généraux.

La réadmission des marchandises françaises invendues est régie par des dispositions spéciales, auxquelles je me réfère. (*Voir* la Circulaire du 29 janvier 1818, n°. 364.)

Ce n'est donc qu'à l'égard des denrées du Sénégal qui jouissent du privilége qu'on doit satisfaire aux conditions et règles ci-après :

D'après les lois des 28 avril 1816, 27 mars 1817, 7 juin 1820 et 17 mai 1826, les produits du Sénégal admissibles à une modération de droits sont les suivans : Bois d'ébénisterie. — Grandes peaux brutes sèches. — Cire brune non clarifiée. — Dent d'éléphant. — Gommes pures. — Salsepareille. — Feuilles et follicules de séné. — Coton, sans distinction d'espèce (3).

Ces produits doivent, sous peine d'être considérés comme étrangers, arriver en droiture dans les ports d'entrepôt fictif (4) sans faire escale à l'etranger, sauf le cas de force majeure dûment justifié. (*Lois des* 17 *juillet* 1791, *art.* 2, *et* 27 *juillet* 1822, *art.* 15, *Circulaire n°* 740.)

Les preuves de la provenance des marchandises devant jouir du priviléges'établissent par les déclarations contenues au manifeste, par les acquits-à-caution délivrés

(1) C'est le double du droit perceptible au moment de la déclaration de sortie d'entrepôt.

(2) Ce double droit doit également être établi d'après le tarif en vigueur lors de la déclaration de sortie.

(3) Depuis que les tentatives de culture faites au Sénégal ont été abandonnées, ces trois derniers produits n'entrent plus pour rien dans les chargemens de retour; mais s'il en était importé, leur admission au privilége n'aurait lieu que sur un certificat d'origine, délivré par les autorités du lieu. (*Loi du* 17 *mai* 1826, *et Ordonnance* 23 *octobre* 1822, *Circulaires* n° 762 *et du* 25 *décembre suivant, Circulaire du* n° 777.)

(4) Aux termes de l'art. 2 de la loi 7 décembre 1815, ils jouissent de la faculté de l'entrepôt fictif.

au port de chargement, et par les quittances des droits de sortie que les capitaines sont tenus de produire (1). (*Loi du* 17 *juillet* 1791, *art.* 21.)

A défaut de ces justifications, les marchandises sont traitées comme étrangères.

Enfin, le commerce entre la France et le Sénégal ne peut se faire que par navires français. (*Acte de navigation du* 12 *septembre* 1795, *art.* 3 *et* 4.)

Cette dernière disposition est commune à l'île de Gorée.

Sont également applicables à cette île tous les règlemens relatifs aux chargemens qui s'effectuent dans nos ports pour le Sénégal.

Ainsi, on peut expédier pour Gorée, aux mêmes conditions que pour le Sénégal, toutes les marchandises soit françaises, soit étrangères, qu'il est permis de conduire à ce comptoir.

Mais l'exclusif absolu établi au Sénégal par l'arrêté du 25 frimaire an X, en faveur de notre navigation, n'est point en vigueur à l'île de Gorée, qui, à cet égard, se trouve régie par des dispositions particulières dont la Circulaire du 26 janvier 1822, n° 704, a fait connaître les motifs, et que je vais reproduire.

Les productions naturelles étrangères à l'Europe sont reçues en entrepôt dans cette île, et peuvent y être apportées par les navires de tous pavillons, en payant les droits du tarif annexé à la décision royale du 7 janvier 1822 (2). (*Art.* 1er *de cette décision et Circulaire* n° 704.)

Sont exclus de l'entrepôt de Gorée les objets fabriqués et les productions naturelles autres que celles désignées ci-dessus, à l'exception de ce qui vient de France et arrive par bâtimens français directement, ou en passant par Saint-Louis du Sénégal. (*Même décision*, *art.* 2, *et même Circulaire.*)

Sont également exclus de cet entrepôt les rhums et autres liqueurs spiritueuses, à moins qu'ils ne proviennent des colonies françaises et qu'ils ne soient importés par bâtimens français (3). (*Décision royale du* 17 *août* 1825, *Circulaire* n° 944.)

Les marchandises de toute origine, reçues en entrepôt à Gorée, doivent être réexportées dans le délai d'un an, ou acquitter, à titre de droit de consommation et en sus du droit d'entrepôt, *le double* de ce qui est fixé par le tarif d'entrepôt pour les marchandises venues sur navires étrangers. (*Décision royale du* 7 *janvier* 1822, *art.* 3, *et Circulaire* n° 704.)

La gomme, la cire brune, le bois de cail cédra, le morfil et les peaux brutes apportées des côtes d'Afrique à Gorée, ne peuvent être réexportés que pour les ports de France (4) sous la garantie d'un acquit-à-caution (5). (*Même décision*, *article* 4.)

Les bois et tabacs en feuilles étrangers, entreposés à Gorée, peuvent être introduits à Saint-Louis du Sénégal par navires français, moyennant un droit de deux pour cent de la valeur. (*Même décision*, *art.* 5.)

Les marchandises que l'on dégage de l'entrepôt de cette île, en payant les droits de consommation, peuvent être employées aux échanges avec les autres possessions françaises de la côte d'Afrique. (*Même décision*, *art* 7.)

Enfin, les bâtimens français peuvent importer directement de l'étranger à Gorée, comme dans les autres établissemens français de la côte occidentale d'Afrique, les

(1) Les denrées chargées sous voile après la délivrance du certificat de chargement doivent être déclarées séparément par le manifeste du capitaine. Dans ce cas, et lorsqu'elles se trouvent en petite quantité, les directeurs leur appliquent eux-mêmes le privilége; s'il s'agit de fortes parties, ils en réfèrent à l'administration. (*Circulaire du* 16 *février* 1818, n° 369.)

(2) *Voir* ce tarif à la fin de la présente.

(3) Il est bien entendu que cette exclusion n'atteint pas les rhums et tafias étrangers, que l'art. 24 de la loi du 8 floréal an VII permet de tirer de nos entrepôts pour le Sénégal et l'île de Gorée.

(4) Il y a exception en faveur de la gomme : une ordonnance du 12 juillet 1831, insérée au Bulletin des lois, du 23 août 1831, 2e partie, n°. 94, en permet l'exportation directement pour l'étranger et par navires de tous pavillons.

(5) *Voir*, pour l'admission au privilége des marchandises chargées à l'île de Gorée, les dispositions relatives aux retours du Sénégal.

fers et aciers non ouvrés et les poudres à tirer de toute espèce en exemption de droits. (*Ordonnance du* 26 *août* 1833, *Circulaire* n° 1397.)

Je prie le directeur de porter à la connaissance du commerce l'ensemble de ces dispositions.

Le maître des requêtes, directeur de l'aministration,

Signé TH. GRÉTERIN.

ENTREPOT DE GORÉE.

TARIF DES DROITS A PAYER AU DÉBARQ. POUR LES MARCHANDISES REÇUES A L'ENTREPOT DE GORÉE ET POUR LEUR MISE ULT. EN CONSOMMATION.

ESPÈCES DES MARCHANDISES.	UNITÉ sur laquelle portent les droits.	DROITS A PAYER lors de la mise en entrepôt.		DROITS de consomm. à la sortie d'entr. quand on ne réexp. pas:
		sur navires français.	sur navires étrangers.	
Sucre et café.	100 kilogr.	35 c.	le double des droits ci-contre.	Le quadruple des droits dus pour la mise en entrep. de ce qui arrive par bâtiment français.
Tabacs en feuilles.	*id.*	65		
Vins.	l'hectolitre.	20		
Eau-de-vie.	*id.*	40		
Bois de construction simplement équarri à la hache.	le stère.	10		
Idem à la scie.	*id.*	15		
Autres marchandises emballées.	100 kilog.	50		
Idem en vrac.	*id.*	25		

TARIF

DES

DROITS DU SUND.

SUITE DE LA 11e SECTION.

Dans notre premier volume, page 172 et suivantes, nous avons donné une instruction fort précise pour les navires qui naviguent dans le Sund. Depuis notre publication, il a paru en allemand un tarif complet des droits du Sund, et M. Mure de Pellane, élève vice-consul de France à Elseneur, a étendu les instructions précédemment données, ce qui fait avec le tarif un travail très-complet sur cette matière. On ne pouvait rien attendre de moins du fils de M. le chevalier Mure, qui a occupé durant longues années l'important consulat d'Elseneur avec une si haute distinction. Nous avons fait revoir le tarif allemand et nous y avons joint un extrait des instructions.

Nota. Le tarif et les instructions forment une brochure in-8°, qui se vend à Paris, chez Renard, à *la Librairie du Commerce*, rue Sainte-Anne, n° 71.

Instructions pour les Capitaines qui arrivent pour la première fois à Elseneur.

Les bureaux de la douane sont ouverts tous les jours, même les dimanches et les jours de fête, du 1er avril au 30 septembre, de 4 heures du matin jusqu'à 1 heure après-midi, et de 3 heures jusqu'à 10 heures de soir; et du 1er octobre à la fin de mars, depuis 6 heures jusqu'à 1 heure, et depuis 3 heures jusqu'à 8 heures. De 1 heure à 3 heures, les capitaines peuvent toujours cependant y déposer leurs papiers: seulement dans ce cas, ils devront payer un droit extraordinaire de 6 fr. environ en faveur des pauvres, mais ils auront, par là, l'avantage de prendre de suite leur rang pour être expédiés, ce qui peut être d'une grande importance lorsque le vent est favorable. Ce droit extraordinaire se paie aussi les dimanches et dans les différentes autres circonstances, qui seront détaillées lorsqu'il sera question des droits à la charge du navire.

Tout capitaine arrivant à Elseneur est tenu d'arborer son pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, et, s'il négligeait cette formalité, il s'exposerait à recevoir un coup de canon de semonce qu'on lui ferait payer; mais on n'exige plus maintenant qu'il fasse amener ses voiles de perroquet à demi-mât, en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du bâtiment stationnaire, qui est ordinairement un brick de 18 canons, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner.

Pour éviter toute contestation avec les bateliers du pays, dans le cas où, en mouillant, ou bien par la force du temps, un navire perdrait une ancre, il est expressément recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées par de bons orins, et même il serait à désirer que les bouées portassent des marques indélébiles semblables à celles que porte l'ancre. Car, pour favoriser autant que possible la pêche des ancres sur une rade qui, étant aussi fréquentée que celle d'Elseneur,

en voit perdre si souvent que le mouillage finirait par y devenir impossible, il est accordé au batelier qui repêche une ancre avec la bouée le tiers de la valeur et la propriété de l'ancre en totalité, s'il n'existe pas de bouée, ou même si, se trouvant embarrassée avec l'ancre, elle ne surnage pas à fleur d'eau. Il est bien entendu cependant que tant que le navire est sur rade le capitaine a le droit de repêcher son ancre lui-même, ou de faire un accord spécial pour cet objet.

Les capitaines ne sont nullement tenus de se rendre à bord du stationnaire, mais, dès qu'ils seront mouillées, ils feront bien de descendre de suite à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire, l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissemens et le manifeste de la douane du lieu de leur départ, ce dernier document, soit que les bâtimens soient chargés ou sur lest. Les connaissemens sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison; et le défaut de manifeste soumet le navire à un droit de 6 fr. environ pour l'inspecteur de la rade.

Les capitaines peuvent descendre à terre dans leurs canots, mais si le temps est mauvais, surtout dans la partie de l'est jusqu'au sud-ouest, par le sud, ce qui établit des courans violens portant au nord, on leur conseille de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade, elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leurs provisions d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ce service suivant le temps et la saison, et que nous donnerons ci-après (page LXXXVII), met les capitaines à l'abri de toute surprise.

S'il n'a été chargé sur le navire qu'un petit nombre de colis destinés pour Elseneur, le capitaine pourra les prendre avec lui, soit dans son canot, soit dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux.

A cette occasion, nous croyons aussi devoir avertir les capitaines que, si la marchandise destinée pour Elseneur, qu'ils ont à leur bord, dépasse le tiers de la portée du navire, ils seront soumis à un droit de rade; et relativement à ce droit, il est bon d'observer que la douane d'entrée d'Elseneur mesure la marchandise d'après le pied anglais, tandis que nos bâtimens sont jaugés d'après notre pied; de sorte qu'un navire jaugé en France, 75 tonneaux par exemple, et qui n'aurait qu'un peu plus de 25 tonneaux anglais de marchandises destinées pour Elseneur, ne pourrait se soustraire à ce droit de rade, qui, au reste, n'est pas très-considérable, mais que, cependant on peut avoir intérêt d'éviter.

Si le capitaine descend à terre dans son canot, il devra bien se garder d'aborder autre part que dans le port, car il s'exposerait à une amende d'une centaine de fr. environ. Dans ce but, s'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de la terre, il distinguera bientôt le hâvre aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierres, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée stationne un garde de la quarantaine qui, après avoir interrogé le capitaine et avoir fait descendre ses passagers, s'il en a, lui donnera une carte verte avec laquelle il se présentera au bureau de la quarantaine, où il fera sa déclaration verbale. Au sortir de ce bureau, il ira de suite à la douane du Sund, où il remettra ses connaissemens et son manifeste de la douane du lieu du départ, et prendra son tour d'expédition; au sortir de la douane il se rendra au consulat pour déposer ses papiers de bord et y faire sa déclaration.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courans portant au nord sont si violens qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal entre cette forteresse et le cap Kullen; de ce mouillage, les capitaines peuvent venir à terre, soit avec leur canot, soit avec un bateau du pays, apportant avec eux tous les papiers nécessaires à leur expédition au Sund; mais ils devront bien se garder de descendre autre part que dans le port, sous peine d'amende, ainsi qu'on l'a dit plus haut. Ils seront expédiés à la douane moyennant le droit extraordinaire de 6 fr., et retourneront à leur bord pour faire voile au premier vent favorable, sans s'arrêter de nouveau à Elseneur.

Tout capitaine doit avoir un consignataire à Elseneur qui réponde à la douane de

tous les droits du Sund, soit sur le navire, soit sur la cargaison. La maison française établie dans cette ville sous la raison de Hippolyte Petit et compagnie est trop avantageusement connue du commerce et des capitaines français pour qu'il me semble nécessaire de dire ici que nulle autre part leurs intérêts ne peuvent être mieux ménagés.

Gratification allouée aux Capitaines par la douane d'Elseneur.

Pour engager les capitaines à être exacts dans leurs déclarations, la douane du Sund leur alloue une gratification de 4 p. 100 sur les droits qu'elle perçoit sur leur chargement. Cet gratification est déduite, à leur profit, de la somme que paient les marchandises chargées à leur bord. Elle varie, par conséquent, suivant la richesse de la cargaison, et, si elle peut se réduire à presque rien, pour un chargement de bois par exemple, elle peut aussi s'élever à une somme très-considérable, puisqu'il y a des navires dont la cargaison paie jusqu'à 6000 rigsbankdalers de droits du Sund, ainsi que le cas se présente chaque année pour les navires qui viennent d'Angleterre avec de fortes parties de coton filé (*twist*), dont il se fait une grande importation en Russie. Cette gratification, quelle qu'en soit la quotité, est entièrement acquise au capitaine; elle est désignée sous le nom de *boodsmans foring*, bonification pour le capitaine.

Droits à la charge du navire.

Les droits à la charge du navire se perçoivent, comme ceux sur la marchandise, en *spécies-dalers* papier, et sont les mêmes, soit que le navire vienne de la mer du Nord, soit qu'il vienne de la mer Baltique. Il n'y a, comme on l'a dit, d'exception que pour quelques petites embarcations destinées au cabotage sur ces côtes, et qui ne doivent l'exemption d'une partie des droits qu'à leur faible tonnage; mais ceci ne peut intéresser en rien le commerce français, puisque ce ne sont que quelques bateaux suédois ou d'autres pays limitrophes qui peuvent en profiter. Voici donc quels sont les droits sur les navires en général :

Pour un navire sur lest.

Pour l'entretien des feux.	sp.	2	24 st.
Passeport du Sund.	»	2	»
A l'interprète.	»	»	12
Au vaisseau de garde.	»	»	6
Aux sous-commis, dits *lopere*, pour la remise des papiers.	»	»	12

Pour un navire chargé.

Pour l'entretien des feux.	sp.	2	24 st.
Passeport du Sund.	»	2	»
A l'interprète de 1 à 3 connaissemens.	»	»	32
Idem (s'il y a plus de 3 connaissemens) pour chaque connaissement.	»	»	8
Au vaisseau de garde.	»	»	6
Aux sous-commis, dits *lopere*, pour la remise des papiers.	»	»	12

Il y a, en outre, le droit de l'inspecteur de la rade, qui, pour les navires sous pavillons privilégiés, ne doit être exigible que lorsque le capitaine a négligé de se munir d'un manifeste de la douane du lieu de son départ; soit que le bâtiment soit chargé ou sur lest.

Ce droit est de sp. 1-6 stuv.

Enfin, un droit extraordinaire de 1 sp., en faveur des pauvres, se paie dans les circonstances suivantes :

Lorsque le capitaine désire être expédiéle dimanche ou un jour de fête; le vendredi, pendant la prière du matin, c'est-à-dire jusqu'à une heure; pendant l'heure du repas, de 11 heures à 3 heures; après 7 heures du soir pendant la belle saison, qui date du 1er avril; et après 5 heures pendant la mauvaise saison, qui s'ouvre au 1er octobre; enfin, lorsque le navire n'est pas sur rade ou que le capitaine ne se présente pas en personne à la douane pour y faire sa déclaration.

Tels sont les droits à la charge des navires; lesquels, s'ils ne sont pas des droits du Sund proprement dits, sont néanmoins une suite de la nécessité où l'on est d'acquitter les droits imposés sur la marchandise. Il est encore quelques autres dépenses qui peuvent résulter de l'obligation de la relâche à Elseneur et que je vais indi-

quer ici, afin de compléter, autant que possible, tout ce que le commerce a intérêt de connaître.

Des Bateaux du pays.

Il y a beaucoup de circonstances où un capitaine, soit pour ne pas dégarnir son bord d'une partie de son équipage, soit à cause de la violence des vents et des courans, se trouve dans la nécessité de se servir d'une embarcation du pays pour descendre à terre à Elseneur. Les marins qui font le service de ces bateaux forment une corporation de gens actifs et déterminés, qui parcourent la rade par tous les temps pour offrir leurs services aux capitaines qui arrivent et veulent se faire transporter de suite à terre, afin de profiter du vent favorable. Mais, pour qu'ils ne puissent pas abuser de leur position, le gouvernement danois a établi une taxe, calculée sur le temps et la saison, qu'ils ne peuvent pas dépasser, quoique rien ne les empêche de se contenter d'un salaire plus modéré ; de sorte que le capitaine est toujours libre de traiter avec eux pour un moindre prix.

Il y a annuellement la taxe d'été et la taxe d'hiver; elle augmente graduellement d'un tiers, suivant que le temps est à un ris, à deux ris, ou à trois ris, ce qui s'indique par un même nombre de boules ou ballons hissés au haut d'une perche au milieu de la jetée du port, de manière que le capitaine, avec sa longue-vue, peut connaître de suite combien il doit payer le bateau. L'ordre de hisser ou d'amener ces ballons est donné par le bâtiment stationnaire à qui est dévolue la police de la rade, et qui est plus à même que personne d'apprécier la force du vent. Cette taxe s'établit toujours en argent effectif, qui est la monnaie administrative du Danemarck, et dont le change est fixé trimestriellement par le gouvernement, suivant la faveur dont jouit le papier, qui est la monnaie usuelle, et qui, depuis quelques années, ne s'éloigne du pair que d'environ 5 ou 6 pour 100. Du reste, ce rigsbankdaler argent effectif, dont deux égalent un spécies pareillement effectif, subit absolument les mêmes divisions que le rigsbankdaler papier, qui n'en est que le signe représentatif.

TAXE D'ÉTÉ. *Du 1er avril au 30 septembre.*	R. b. dr. arg.	TAXE D'HIVER. *Du 1er octobre au 30 mars.*	R. b. dr. arg.
Par un beau temps.	9	Par un beau temps.	12
Avec un ballon.	12	Avec un ballon.	15
Avec deux ballons.	15	Avec deux ballons.	18
Avec trois ballons.	18	Avec trois ballons.	21

Avant et après le coucher du soleil on paie 3 rigsbankdalers argent, en sus.

☞ Ces taxes ont été déterminées pour le capitaine seulement et les gens de son équipage qu'il pourrait juger à propos de mener à terre, ainsi que ses provisions, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Les passagers, s'il s'en trouvait à bord qui voulussent profiter du bateau que le capitaine aurait freté, devront payer en sus chacun deux *rigsbankdalers* argent. Si le capitaine veut aller à son bord dans l'intervalle de ses expéditions, il doit faire un accord spécial avec le batelier; s'il est venu avec son propre canot, et que ne pouvant retourner à bord il prenne un bateau pour le faire remorquer, il paiera, outre le frêt ordinaire, 1/3 en sus pour chaque paire d'avirons : si étant descendu à peu de distance d'Elseneur, son navire, soit par la force du vent ou du courant, soit par toute autre cause, dépasse les limites de la rade, c'est-à-dire le château de Kronbourg, il devra pareillement 1/3 en sus pour se faire transporter jusque-là. Enfin, si le bateau est commandé de terre, l'inspecteur aura droit à 1/12 de plus que le frêt ordinaire.

De l'Usage des Bataux du pays pour le débarquement des marchandises à Elseneur.

Bien souvent un grand nombre de marchandises destinées pour la Baltique sont consignées en transit à des maisons d'Elseneur. Dans ce cas, des bateaux vont les prendre en rade, et c'est aux frais des consignataires que se fait ce débarquement.

La taxe des bateaux pour cet usage est fixé ainsi qu'il suit :

Pour un grand bateau.	R. b. dr. argent.	14
Pour un petit ou ordinaire.	»	6

Mais il est bien difficile de déterminer les frais auxquels pourra donner lieu le débarquement ainsi effectué, parce qu'ils dépendent de la quantité de marchandises destinées pour Elseneur qui se trouveront à bord du même navire, sur l'ensemble desquelles la dépense totale sera répartie; de sorte que ces frais peuvent être considérables s'il n'y a à descendre à terre qu'une faible partie, et l'être peu au contraire s'il y a assez de marchandises pour remplir un grand bateau.

C'est pour cela que nous avons cru devoir recommander aux capitaines de prendre avec eux, soit dans leur canot, soit dans le bateau du pays, les colis qui seraient particulièrement destinés pour Elseneur, pourvu qu'ils soient en petit nombre et de petit volume, afin d'éviter les frais qui résulteraient de l'envoi d'un bateau exprès à bord pour une partie si minime.

Des Pilotes pour franchir les passes de Copenhague.

Beaucoup de capitaines, soit qu'ils viennent pour la première fois dans la Baltique, soit qu'ayant à bord une riche cargaison, ils veuillent mettre, autant que possible, leur responsabilité personnelle à couvert, prennent des pilotes pour franchir les dangers qui se trouvent devant Copenhague. Les bureaux de ces pilotes, qui sont assermentés, et par conséquent responsables de tout événement, sont établis, d'un côté, à Elseneur, et de l'autre, au petit village de Dragoë, à l'entrée de la passe en sortant de la Baltique. Ils se paient d'après le tirant d'eau du navire (en pieds danois correspondant aux pieds anglais) en rigsbankdalers argent, suivant une taxe fixée par l'autorité pour les deux différentes saisons, de même que la taxe des bateaux du pays.

Voici ces taxes telles qu'elles ont été publiées pour les deux saisons de 1831, avec la réduction immédiate en rigsbankdalers papier; toutes les deux au même change, fixé, ainsi que nous l'avons dit, tous les trois mois par le gouvernement, sur le pied de 206 ¼ rigsbankdalers papier pour 100 spécies ou 200 rigsbankdalers argent, ce qui peut servir à donner une idée du point auquel le papier s'est rapproché du pair à cette époque, et, par conséquent, de quel crédit il a joui.

TAXE DU PILOTAGE POUR LES DEUX SAISONS.

I. — *Du* 1er *avril au* 30 *septembre, au change de* 206 ¼ *pour* 100.

TIRANT D'EAU DU NAVIRE.	Pour DRAGOE.				COPENHAGUE.				KULLEN.			
	ARGENT.		PAPIER.		ARGENT.		PAPIER.		ARGENT.		PAPIER.	
Pieds.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.
Au-dessous de 8	11	78	12	18	9	10	9	38	5	72	5	89
Entre 8 et 9	13	16	13	56	10	6	10	36	6	63	6	83
9 10	14	50	14	94	11	2	11	35	7	53	7	76
10 11	15	84	16	36	11	94	12	34	8	44	8	69
11 12	17	22	17	74	12	91	13	33	9	35	9	63
12 13	18	56	19	16	13	87	14	32	10	25	10	56
13 14	19	90	20	54	14	83	15	31	11	16	11	50
14 15	21	28	21	92	15	78	16	30	12	7	12	43
15 16	22	62	23	34	16	75	17	29	12	93	13	36
16 17	24	65	25	43	18	56	19	16	13	84	14	30
17 18	26	68	27	52	20	37	21	2	15	44	15	90
18 19	28	71	29	61	22	19	22	86	17	3	17	54
19 20	30	74	31	72	24	»	24	72	18	59	19	19
20 21	32	77	33	80	25	77	26	58	20	19	20	80
21 22	34	80	35	89	27	59	28	46	21	74	22	43
22 23	36	83	38	1	29	40	30	32	23	34	24	28

II. — *Du 1er octobre au 30 mars, au change de 206 ¼ pour 100.*

TIRANT D'EAU DU NAVIRE.	Pour DRAGOE.				COPENHAGUE.				KULLEN.			
	ARGENT.		PAPIER.		ARGENT.		PAPIER.		ARGENT.		PAPIER.	
Pieds.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b.dr.	S.	R.b dr.	S.
Au-dessous de 8	14	92	15	40	11	35	11	70	7	53	7	76
Entre 8 et 9	16	75	17	30	12	61	13	2	9	73	8	3
9 10	18	56	19	16	13	88	14	64	10	92	9	26
10 11	20	37	21	2	15	19	15	64	11	16	11	50
11 12	22	19	22	86	16	47	17	»	12	36	12	73
12 13	24	»	24	72	17	73	18	30	14	35	13	»
13 14	25	77	26	58	19	4	19	62	15	75	15	24
14 15	27	59	28	46	20	29	20	90	16	95	14	48
15 16	29	40	30	32	21	57	22	26	17	17	17	68
16 17	32	12	33	12	24	»	24	72	18	37	18	92
17 18	34	80	35	88	26	39	27	22	21	48	20	14
18 19	37	52	38	68	28	79	29	70	23	57	22	28
19 20	40	24	41	48	31	21	32	19	25	68	24	46
20 21	42	92	44	28	33	60	34	65	27	79	26	64
21 22	45	64	47	9	36	4	37	16	29	88	28	78
22 23	48	36	49	85	38	43	39	62	32	3	31	»

Après les premières vingt-quatre heures passées à bord, le pilote qui y restera plus long-temps recevra de plus 64 schel. argent ou 66 schel. papier pour chaque vingt-quatre heures.

De la Quarantaine à Elseneur et de l'Obligation imposée aux navires de certaines provenances de se munir d'une patente de santé de l'autorité sanitaire.

La position d'Elseneur à l'entrée de la Baltique en fait un point de surveillance sanitaire pour tous les Etats qui bordent cette mer : en effet, le passeport du Sund équivaut à un document de santé, puisque aucun capitaine n'est admis à faire ses expéditions dans cette ville que lorsqu'il a satisfait aux conditions imposées pour la conservation de la santé publique. Néanmoins, il ne peut se faire sur la rade qu'une quarantaine d'observation, et les navires qui seraient soumis à une quarantaine de rigueur devront aller la purger à Kensöe, près de Gothembourg. Il ne sera peut-être pas sans intérêt pour le commerce de trouver ici une note des frais qu'entraîne une quarantaine d'observation de quatre jours en rade d'Elseneur.

	R. b. dr. arg.	Sch.
Pour une première visite.	5	»
Au garde de santé.	5	»
Pour le bateau faisant quatre voyages.	13	»
A l'administration (1/12).	1	8
Pour la purification.	2	72
Pour le pavillon.	3	»
Pour l'admission à la libre pratique.	2	»
R. b. dr. arg.	31	80

A quoi il faut ajouter la patente de santé délivrée à Elseneur, qui coûte un rigsbankdaler argent par chaque homme d'équipage ou par chaque passager

Il y a aussi des navires qui, sans être soumis à aucune formalité particulière de quarantaine à Elseneur, n'en sont pas moins obligés de s'y munir d'une patente de

santé. Ce sont d'abord tous les navires destinés pour les ports du Danemark, de quelque pays qu'ils viennent, et ensuite ceux qui le sont pour la Russie, à moins qu'ils ne viennent des pays du nord de l'Europe, d'Angleterre, des côtes de la mer du Nord, et de celles de France sur l'Océan. Toutes les autres provenances en destination pour cet empire devront recevoir à Elseneur une patente de santé de la quarantaine danoise, qui sera soumise au visa du consul russe.

Des Poids, Mesures et Monnaies en usage pour le péage du Sund, dans leurs rapports avec ceux de la France.

Quoique le travail de M. Hjorth présente à la fin des observations spéciales sur la manière dont les mesures de chaque pays sont calculées pour évaluer les quantités à soumettre aux droits du Sund, il n'est peut-être pas inutile de donner un court résumé des poids et mesures compris dans le tarif et leurs rapports avec ceux de France, tels que l'usage l'a établi à la douane du Sund; savoir :

1°. 2 Aunes = 1 aune ancienne de France;
2°. 1 Schipund = 160 kilogrammes;
3°. 1 Livre = ½ kilogramme;
4°. 1 Tonne ou 1 ahme = 150 litres;
5°. 30 Velts = 1 barrique de Bordeaux, etc.

Nota. On compte la barrique de Bayonne à 40 velts.

6°. 1 Pipe = 2 barriques à 30 velts;
7°. 1 Zimmer = 40 pièces;
8°. 1 Schok = 60 pièces.

Pour plus de détails, je ne puis que renvoyer aux notes qui précèdent le tarif: à la vérité, ce ne sont pas là des rapports mathématiques, mais ce sont ceux que l'usage a établis à la douane du Sund pour l'évaluation des quantités de marchandises soumises aux droits.

Quant aux monnaies, la variation que le change d'Elseneur est sujets à subir ne permet guère d'en donner une évaluation. Tout ce que l'on peut dire, c'est que, dans les dernières années, il a été presque toujours de fr. 2 90 et même 2 95 pour un rigsbankdaler papier (1). Dépassera-t-il ce taux élevé, ou subira-t-il une dépréciation? c'est ce que l'on ne peut prévoir.

TARIF DES DROITS DU SUND.

ABRÉVIATIONS.

Sp. — Speciesdaler.
Stuv. — Stuver.
Rbdr. — Rigsbankdaler.
Sch. — Schellings.
Schitt Schipound.
Lb. — Livre.

		DROITS. sp.	stuv.			DROITS sp.	stuv.
Acier (et fil d').	1 schitt.	»	12	Alun.	1 schitt.	»	12
Acorus.	100 lb.	»	6	Amandes.	100 lb.	»	9
Ail.	2 tonnes.	»	3	Ambre jaune travaillé.	5 lb.	»	6
Aile (bière anglaise).	2 bar.	»	9	— jaune (en petits morceaux ou			
Almagros (garance).	200 lb.	»	9	poussière d').	1 schitt.	»	9
Alp ste.	1 last ou 12 ton.	»	36	Amidon.	300 lb.	»	8
— au poids, suivant la valeur.				Ancres de navires en fer.	1 schitt.	»	4

(1) Les droits du Sund se perçoivent en spacies dolers (papier) divisés en 48 stavers. Chaque species est égal à 2 risbaugdalers (papier-monnaie courante) divisés en 96 schellings et sujets aux variations des changes.

Anguilles. 1 last ou 12 tonnes.		»	30
Anis.	100 lb.	»	9
Annoto (sorte de roucou d'Espagne).	100 lb.	»	9
Anspects.	1000 pièces.	»	16
Antimoine.	1 schitt.	»	12
Arac.	1 barrique.	»	36
Arbres (frênes ou boulleaux). 10 pièces.		»	9
Argent monnoyé en lingots, franc.			
— (brocard d'). 1 pièce.		»	18
Argile, franche (à l'exception de la terre de pipe, qui sera taxée suivant sa valeur).			
Armoisine (étoffe de soie). 2 pièces.		»	9
Arsenic.	1 schitt.	»	12
Assiettes de bois. 10 schok.		»	4
Auges ou baquets en bois.	10 schok.	»	18
Avirons.	1 schok.	»	12
Avoine. 1 last ou 24 tonnes.		»	12
Avoine (gruau d'). 1 last ou 12 tonnes.		»	12
— (farine d'). 1 last, 12 tonnes ou 2400 lb.		»	24
Badianne (anis étoilé). 100 lb.		»	9
Baies, ou graines de genièvre. 1 last ou 12 tonn.		»	30
— D'après le poids. 200 lb.		»	9
— De laurier. 200 lb.		»	9
Bandanoes (foulards, étoffe de soie). 2 pièces.		»	9
Barbues sèches. 1 last ou 20,000 pièces.		»	12
Barrille. 1 schitt ou 2 ton.		»	6
Barratte de soie. 2 pièces.		»	9
Barres ou entretoises. 2 pièces		»	3
— d'or et d'argent, franches.			
Bas de coton d'homme et de femme.	5 paires.	»	3
— — d'enfans et chaussettes.	10 paires.	»	3
— de laine ou de fin creseau.	10 paires.	»	3
— — d'enfans ou chaussettes.	20 paires.	»	3
— — communs et d'enfans. 2 douzaines.		»	1
— de soie.	2 paires.	»	5
— de laine.	10 dixaines	»	18
Basaste.	4 pièces.	»	15
Bâtons de focs, suivant la dimension. *V.* Mâts.			
Bayette double. 1 pièce.		»	6
— simple.	1 pièce	»	3
Bazins — et de Bruges. 4 p.		»	5
— royaux.	2 pièces.	»	3
Beauprés, suivant la dimension. *V.* Mâts.			
Bêche en fer. 1 schitt.		»	6
Benjoin.	100 lb.	»	9
Beurre. 1 last, 12 tonnes ou 2400 lb.		1	12
Bierre anglaise, browstout. 2 barriques.		»	9
— de Rostock, Wismar ou Stralsund.	1 fust.	»	18
— de Lubeck. 1 last ou 2 tonnes.		»	3
— de Momme, ou double Danzing. 1 fust ou 2 ton.		»	6
— en bouteilles, comme porter, etc., suivant la valeur.			
Billes de chêne. la pièce		»	3
— de sapin. les 2 pièces.		»	3
Billettes ou rondins de chêne et de bouleau. 10 pièces.		»	9
Biscuit de mer de froment. 1 last 12 tonnes ou 1200 lb.		»	18
— de seigle. 1 last 12 tonnes ou 1200 lb.		»	12
Bitort.	1 schitt.	»	6
Blanc de baleine (huile de). 2 barriques à 63 gallons.		»	9
— Bougie de, suivant la valeur.			
Blanc de plomb, et — en écailles.	1 schitt.	»	6
Blé germé. 1 last ou 20 tonnes.		»	18
Blé noir. 1 last ou 12 ton.		»	12
— Gruau de. 1 last ou 12 tonnes.		»	18
Blocs ou bûches de bouleau.			
— De frêne.	10 pièces	»	9
Bœufs.	la tête.	»	36
— Peaux de, salées. 1 dix.		»	6
— Brutes ou sèches. 10 dixaines.		»	36
Boie ou bayette double. 1 pièce.		»	6
Bayette simple.	1 pièce.	»	3

Bois de toutes sortes : de construction, merrain, bois de teinture etc., dont les différentes espèces se trouvent sous diverses dénominations, ainsi qu'il suit.

Bois d'Azyme jaune. — du Brésil ou fustet. — de Stokfisch. 80 lb.		»	3
Bois barwood ou campêche rouge. du Brésil. — de Cam ou Cham. — de Fernambouck. 100 lb.		»	3
Bois du Japon. — de Santal. — de Sapan. — bleu. 100 lb.		»	3
Bois de Caliatur. — de Campêche. — fustel de Zante. — de Galicie. — Longwood. — de Saint-Martin. — de Sang ou de Nicaragne. — de Rio de la Hache. 1000 lb.		»	36
Bois de gayac. — de réglisse. 100 lb.		»	9

Bois préceintes. 1 schok.		1	»
Bois de construction pour bateaux. — étraves de bateaux. 100 pièces.		»	24
Bois de construction. — entretoises. — à madriers. — demi-planches. — poutres et planches. 2 pièces.		»	3
Bois bordillon.— butten.— buttner. — d'enfonçure ou fonçailles. — merrain à futailles. merrain pour France. — merrain de Hollande. — pipailles. 1 grand cent ou 48 shock.		1	»
Bois douves. 4 schoc.		»	36
Bois de construction navale. — courbes ou genoux. — de quille. — tordu ou courbant. 25 pièces.		»	36
Bois ou coins d'arrimage. — de traverse. — de tronc. 1 sch.		»	24
Bois de fente ou de refend. 1 klasteron. 150 pièces.		»	3
Bois feuillard. 1000 pièces.		»	4
Bois rond, suivant la dimension. *Voyez* Mats.			
Bois pour pompes. 25 pièces.		»	36
Bois de chauffage, franc.			
Bois plat pour arrimage, franc.			
Bois (assiettes de). 10 schock.		»	4
Bois (auges ou baquets en).— pots et écuelles à lait en). 10 shock.		»	18
Bois (chevilles de navires en). 10,000 pièces.		»	9
Bois (pelles de). 10 schock.		»	9
Bolkram (toile de Cracovie). 4 p.		»	3
Bombasin. 4 pièces.		»	5
Bordages. 1 schok.		1	»
Bordillon. *Voyez* Bois.			
Bouchons de liége, suivant la valeur.			
Boulets en fer. 1 schitt.		»	4
Bourre lanice. 2 schitt.		»	9
Bouteilles ordinaires à vin ou à bière. 1 schok.		»	1
Bouts de câbles. 10 schitt.		»	36
Brai. 1 last ou 12 tonnes.		»	18
Brocard d'or et d'argent. 1 pièce.		»	18
Brownstout (bière anglaise). 2 bar.		»	9
— en bouteilles, d'après la val.			
Buldan (toile grossière). 4 pièces.		»	15
Câbles.	1 schitt.	»	6
Cacao.	100 lb.	»	24
Café.	100 lb.	»	21
Caffa (peluche figurée). 2 pièces.		»	9
Caisses de bois de cyprès. 12 piéc.		»	36
Calamine ou pierre calaminaire. 1 schitt.		»	6
Calamus ou acorus.	100 lb.	»	6
Calicots.	8 pièces.	»	15
Calmande (étoffe en laine). 4 pièces.		»	5
Calmine (toiles). 2 pièces.		»	3
— ou coutils de Russie de chanvre.	50 archines.	»	3
Cambrésine (toile de Cambrai). 4 pièces.		»	15
Cameline ou gouttes de lin. 1 last ou 24 tonnes.		»	18
Camelot.	2 pièces.	»	5
— fleuri.	4 pièces.	»	5
Campêche (bois de).	1000 lb.	»	36
Canaries (graines des). 1 last ou 12 tonnes.		»	36
— au poids, d'après la valeur.			
Candi (sucre).	100 lb.	»	18
Cannelle de la Chine ou cannelle. mate. — fiine ou de Ceylan. — blanche (canella alba). 100 lb.		»	36
Canevas double.	4 pièces.	»	15
— simple.	2 pièces.	»	3
Canons en fer.	1 schitt.	»	4
— en bronze.	1 schitt.	»	24
Cantines.	40 pièces.	»	36
Capres.	1 pipe.	»	18
— en bouteilles, en caisses, d'après la valeur.			
Cardamome.	100 lb.	»	36
Cardes à laine.	5 douz.	»	3
Cardes à draps, d'après la valeur.			
Caret (fil de).	1 schitt.	»	6
Carisel ou creseau.	2 pièces.	»	9
Carisel ou creseau simple. 4 p.		»	9
Carisel ou creseau d'Osnabruck. 4 pièces.		»	5
Carvi.	100 lb.	»	9
Casimir.	2 pièces.	»	9
Casques.	50 pièces.	»	6
Casse en bois (lignea).	100 lb.	»	36
Casse fistule (fistula). — en écorce.	100 lb.	»	36
Cendre : potasse. 1 last, 12 ton. ou 12 schitt.		1	»
Cendre de bois. 1 last, 12 tonnes ou 12 schitt.		»	12
Cendre de paille.	1 schitt.	»	4
Cendre soude de Varec. 1 schitt, ou 2 tonnes.		»	6
Céruse.	1 schitt.	»	6
Châlons.	4 pièces.	»	5
Chandelles de suif.	1 schitt.	»	6
Chandelles de cire ou bougies. 1s.		»	36
Chandelles ou bougies de blanc de baleine d'après la valeur, franche.			
Chanvre.	1 last ou 6 schitt.	1	»
Chanvre (fil de).	1 schitt.	»	36
Chanvre (étoupes de).	10 chitt.	»	36
Chanvre (toile de).	4 pièces.	»	3
Chapeaux de feutre.	1 futaille	»	12

Charbon de terre et houille, fr.			
Charbon déjà brûlé ou fraisil, fr.			
Charbon (goudron de), ou goud. minéral.	12 tonnes.	»	18
Châtaignes.	1 boisseau.	»	1
Chaux, franche.			
Chemises de laine.	10 pièces.	»	3
Cheneaux en bois.	25 pièces.	»	36
Chenevis ou graine de chanvre. 1 last ou 24 tonnes		»	18
Chenevis (huile de). 2 ahmes ou 2 schitt.		»	9
Chevaux.	la tête.	»	36
Chevilles de navires en bois. 10,000 pièces.		»	9
Chevron filé. — laine ou poil de chameau.	10 lb.	»	6
Chevrons de 5 à 6 pouces. 1 schok.		»	24
Chevrons d'autres dimensions. *V.* sparres, franc.			
Cidre.	1 barrique.	»	12
Ciment. 1 last 12 tonnes ou 6 schitt.		»	36
Cinabre fin.	100 lb.	»	36
Cinabre ordinaire	100 lb.	»	24
Cire (bougie de).	1 schitt.	»	36
Citrons ou limons.	1 caisse.	»	2
Citrons et limons salés ou confits. 1 pipe.		»	18
Citronat vert.	100 lb.	»	24
Clous de girofle.	100 lb.	»	36
Clous de fer.	1 schitt.	»	12
Clous ou chevilles en bois pour navires.	10,000 pièces.	»	6
Clous ou chevilles en cuivre, laiton ou métal. 1 schitt.		»	24
Cobalt. 100 lb.		»	3
Cochenille. 100 lb.		»	36
Codille ou étoupe. 10 schitt.		»	36
Coetches ou prunes longues. 100 lb.		»	9
Cognac. 1 barrique.		»	36
Coins ou bois d'arrimage. *Voyez* Bois.			
Colcothar de Suède. 1 last ou 12 tonnes.		»	
Colettes, toile d'Osnabruck, communes. 1 pièce ou 100 aunes.		»	3
Colle de poisson. 100 lb.		»	6
Colza. 1 last ou 24 tonnes.		»	36
Colza (huile de). 2 ahmes ou 2 schitt.		»	9
Cordages. 1 schitt.		»	6
— vieux. 10 schitt.		»	36
Cordouan. 1 dixaine.		»	6
Coriandre. 200 lb.		»	9
Coton en laine. 100 lb.		»	18
— filé (ang. twist). — à tricoter. 100 lb.		»	36
— à coudre. — filé du Levant, rouge. 5 lb.		»	3
Coton (toiles de) ou indiennes. 8 pièces.		»	15
Couleur rouge de Suède (colcothar). 1 last ou 12 tonnes.		»	
Couleur rouge de Danzig. 1 schitt.		»	9
Coupero-e.	1 schitt.	»	6
Courbes ou genoux. *Voyez* Bois.			
Coutil. 10 pièces.		»	3
— ordinaire. 4 pièces.		»	3
— à lit, ou futaine à taies, fin. 4 pièces.		»	15
Coutil commun.	5 pièces.	»	3
— de Russie, de chanvre. 50 archines.		»	3
Couvertures de lit fines. 4 pièces.		»	15
— communes et de cheval. 2 douzaines.		»	15
Craie (pierre de) franches.			
Craie en poudre, en futailles, d'après la valeur.			
Crayons noirs, d'après la valeur.			
Crêpe ou gaz.	2 lb.	»	5
Cubèbe.	100 lb.	»	12
Cuirs. Echarnures ou rogn.	200 lb.	»	9
Cuirs basane.	10 dix.	»	18
— chamoisés. — Rothlas.	10 dix.	»	36
— cordouan. — maroquin. — d'Espagne. — mégissés. — de gros bétail.	1 dix.	»	6
— de Roussi.	4 dix. ou 1 schit.	»	36
— forts pour pompes ou semelles tannées.	100 lb.	»	9
Pour le surplus. *V.* Peaux.			
Cuirasses.	5 pièces.	»	8
Cuivre en plaques ou en planches. — en feuilles minces. — en barres. — en barreaux carrés pour clous ou chevilles. — Clous et boutons à doublage en fil de cuivre ou de laiton. — (Chaudrons, etc., en.) — Ouvré. — jaune ou laiton.	1 schitt.	»	24
Cumin.	100 lb.	»	9
Curcuma ou terramerita.	100 lb.	»	12
Damas de soie.	2 pièces.	»	9
— de fil.	2 pièces.	»	5
— de laine.	4 pièces.	»	5
Dattes.	100 lb	»	5
Dents d'éléphant.	100 lb.	»	9
Doupion.	8 lb.	»	15
Douvain. *V.* Bois.			
Dragées ou plomb à tirer.	100 lb.	»	4
Draps fins.	2 pièces.	»	9
— communs.	2 pièces.	»	9
— de douz. doubles.	4 pièces.	»	9
— simples.	4 pièces.	»	9
— (lisières de).	1 douz.	»	1
Drèche.	1 last ou 20 tonnes.	»	18
Duvet.	1 schitt.	»	36
Eaux-de-vie de France.			
— d'Espagne.	1 bar.	»	24

— du Rhin.	1 bar.	»	36
— d'Armagnac.	1 bar.	»	24
— Arac. — Cognac.	1 bar.	»	36
— de la Charente	1 bar.	»	36
— de grains.	1 last ou 12 tonn.	1	21
— en bouteilles, d'après la val.			
Ecuelles à lait en bois.	10 schok.	»	18
Encens ou Oliban.			
— Ecorce (d')	100 lb.	»	9
Enclumes de fer.	1 schitt.	»	6
Espadons.	50 pièces.	»	24
Esprit de vin.	1 barr.	»	24
Essieux en fer.	1 schitt.	»	6
Esturgeons.	1 last ou 12 tonnes.	1	12
Etain battu et laminé.	1 schitt.	»	24
Etalons.	la tête.	»	36
Etamines à pavillons.	4 pièces	»	5
Etoupes.	10 schitt.	»	36
— à calfat, d'après la valeur.			
— (fil d')	1 schitt.	»	9
— (Bouts de fil d')	10 schitt.	»	36
— (Toiles d').	4 pièces	»	3
Farine de froment. — de seigle. — d'orge. d'avoine.	1 last, 2 tonn. ou 2400 lb.	»	24
Fer dit *osmund*. — de lest. — vieux ou ferraille. — (grabeau de). — de fonte, fer écru ou fonte crue.	1 schitt.	»	3
— en barres. — à boulons. — carillon. — feuillard. — rond ou rondin. — (Ancres de navires en.) — (Canons en.) — Boulets en.) — Poëles ou fourneaux en.)	1 schitt.	»	4
— de fonte d'autres espèces que ceux déjà mentionnés. — (Plaques de). — (Marmites en.) — (Chaines en.) — (Pots en.) — (Poupetonnières en.) — Bêches ou hoyaux en.) — en feuilles ou tôle, et autres taillanderies grossières, telles que enclumes.	1 schitt.	»	6
— clous en. — (Fil de), ou fil d'archal. — Poëles à frire en.)	1 schitt.	»	12
— Fer blanc ou étamé, d'après la valeur.			
Feutres.	4 pièces.	»	5
— (Chapeaux de.)	1 futaille.	»	12
Fèves ou haricots.	1 last ou 12 tonnes.	»	12
Figues.	1 last ou 36 corbeilles.	»	36
— au poids.	400 lb.	»	9
Fil de carret. — à voiles goudronné. — bitord.	1 schitt.	»	6
— d'étoupe.	1 schitt.	»	9
— de lin. — de chanvre.	1 schitt.	»	36
— à voiles.	1 schitt.	»	36
— de coton (ang. twist ou coton twist.) — à tricoter.	100 lb.	»	36
— coton retors. — à coudre. — — de coton à coudre. — à dentelle ou de mulquinerie. — de coton pour chaîne ou à broder au tambour. — de chevron. — d'étame ou de sayette. — rouge de coton du Levant. — de laine à tricoter. — de laine à broder.	5 lb.	»	3
— de laiton ou de cuivre.	1 schitt.	»	24
— de fer ou d'acier.	1 schitt.	»	12
— rubans de.	5 lb.	»	3
Filoselle.	2 lb.	»	5
Flanelle.	4 pièces.	»	5
Fleur de muscade.	100 lb.	»	36
Fleuret ou filoselle. — padou ou rubans de filoselle.	2 lb.	»	5
Foncailles.	1 grand cent ou 48 schok.	1	»
Fonds qui appartiennent aux douves (1).	4 schok.	»	6
Fraisil, franc.			
Franges de laine.	8 lb.	»	15
— de soie.	2 lb.	»	15
Frison.	1 pièce.	»	6
Fromage.	1 schitt.	»	4
Froment.	1 last ou 20 tonnes.	1	»
— farine de.	1 last, 12 tonnes, ou 2400 lb.	»	24
— pain de.	1 last, 12 tonnes, ou 1,200 lb.	»	18
Fruits. *Voyez* les différentes sortes.			
Fusils.	1 caisse ou 100 fusils.	»	24
— de chasse, d'après la valeur.			
— canons de.	1 dix.	»	6
Fustet, bois jaune du Brésil.	80 lb.	»	3
Futaine ou bazin.	4 pièces.	»	5
— à taies, fine.	4 pièces.	»	15
— à taies, commune.	5 pièces.	»	3
Galette, ou filoselle.	2 pièces.	»	5
Galipot.	100 lb.	»	9
Galle (ou noix de).	200 lb.	»	9
Garance. — non robée.	200 lb.	»	9
Gaude, ou herbe à jaunir.	1 schitt.	»	9
Gayac (bois de).	100 lb.	»	9
Gaze ou crêpe (en soie).	2 lb.	»	5
Genoux ou courbes. *Voy.* Bois.			
Gingembre.	100 lb.	»	12
— confit.	100 lb.	»	24
Girofle.	100 lb.	»	36
Goldpelle (2).	2 pièces.	»	3

(1) Il y a un fond pour 10 douves.

(2) *Goldpelle* est une sorte d'étoffe ancienne qui ne paraît presque plus dans le commerce.

Gomme. — arabique. — de Barbarie. — du Sénégal. 200 lb. » 9
Gordinger (poutres de sapin). 2 pièces. » 3
Goudron. 1 last ou 12 tonnes. » 18
— minéral. 12 tonnes. » 18
Gournables, ou épites. 10,000 pièces. » 9
Grains. *Voyez* aux différentes qualifications.
— eaux-de-vie de. 1 last ou 12 tonnes. 1 24
Graines des Canaries, ou alpistes. 1 last. ou 12 tonnes. » 36
— de moutarde, au poids, d'après la valeur.
— de chanvre ou chenevis. 1 last ou 24 tonnes. » 18
— de lin ou linette. 1 last ou 24 tonnes. » 36
— de navette et colza. 1 last ou 24 tonnes. » 36
— de moutarde. 1 last ou 24 tonnes. » 30
Grains au poids, d'après la valeur.
Graisse. — de cuisine. 1 last, 12 tonnes ou 6 schitt. » 36
Gros grain turc. 2 pièces. » 5
— ordinaire. 4 pièces. » 5
Gruau. — d'orge. 1 last ou 12 tonnes. » 36
— de millet. 1 last ou 12 tonnes. » 30
— de blé noir ou sarrazin. 1 last ou 12 tonnes. » 18
— d'avoine. 1 last ou 12 tonnes. » 12
— semoule. — manne de Pologne. 100 lb. » 6
— d'orge perlé. — de riz. 200 lb. » 9
— de graine de paradis ou malaguette. 100 lb. » 3
Guedasse. *Voyez* Cendres.
Guèdre. 1 schitt. » 6
Hallebardes. 100 pièces. » 24
Harengs salés. 1 last, 12 tonnes, ou 2400 lb. » 24
— fumés ou saurs. 1 last ou 12 tonnes. » 12
— empaillés ou en torquottes. 1 last ou 20 torquettes. » 3
Haricots. 1 last ou 12 tonnes. » 12
Harnais (armures). 100 pièces. 1 »
Houille, franche.
Houblon. 1 schitt. » 6
Hoyaux ou bêches de fer. 1 schitt. » 6
Huile d'olive ou mangeable. 1 pipe ou 900 lb. » 90
— fine de parfums, de palme, de térébentine, etc., en bouteilles, d'après la valeur.
— de poisson. 1 last ou 8 barriques à 63 galons. » 36
— de blanc de baleine. 2 barriques à 63 galons. » 9
— de pin. — de chenevis. — de lin. — de colza ou de navette. 2 ahmes ou 2 schitt. » 9
Hydromel. 1 ahme. » 5
Indiennes. 8 pièces. » 15
Indigo. 100 lb. » 36
Jaconas. 4 pièces. » 15
Jambons. 1 schitt. » 6
Jumens. La tête. » 36
Kolsters (poutres de sapin de Norwège de 5 à 6 pouces). 1 schok. » 24
— d'autres dimensions. *Voyez* Sparres.
Krems (blanc de). 1 schitt. » 6
Laines d'Espagne. 100 lb. » 18
— fines d'agneau ou de brebis. 1 schitt. » 9
— communes ou ordinaires. — pelade. — du Levant. 1 schitt. » 5
— ou poils de castor. 50 lb. 1 »
— de chevron. 10 lb. » 6
— Filée, à broder et à tricoter. 5 lb. »
— (chemises de.) 10 pièces. » 3
— (étoffes de) ou draperies. 4 pièces. » 5
— (bouts d'étoffes de). 1 schitt. » 9
— (draps de), d'après la valeur.
— (damas de). 4 p. » 5
Laiton ou cuivre jaune. — clous de. — en feuilles minces. — Fil ou autre travail de. 1 schitt. » 24
Lames de sabre ou d'épée. 100 pièces. » 24
Lances (fers de). — hampes de 100 pièces. » 6
Langet (1) (dentelles dites). 5 lb. » 3
Lard. 1 schitt. » 6
Lattes en chêne. 5 lattes. » 2
— de hune, en sapin, au-dessous de 6 brasses. 10 lattes. » 3
— de 6 à 7 brasses. 5 lattes. » 2
— à couverture de chaume. 1000 lattes. » 8
Lentilles. 1 last ou 12 tonnes. » 30
Lichen ou mousse de roche. 1 schitt. » 9
Liége en liasse. 5 liasses. » 6
— en balles, d'après la valeur.
— (bouchons de), d'après la valeur.
Lignum vitœ. 100 lb. » 9
Limons. 1 caisse. » 2
— confits. 1 pipe. » 18
Lin seracé ou affiné. 1 schitt. » 36
— brut d'Amsterdam. — de Drou-

(1) Dont les Hollandais se servent pour border le linge.

jan. — d'Esthonie. — de Heiligen. — de Knoken. — de Livonie. — de Matten. — de Narva. — de Paternoster. — de Pétersbourg. — de Notabene. — de Podolie. — de Pologne. — de Rad-Kitzer, de de toutes qualités. 1 schitt. » 12
— fin, de première et deuxième qualités, à 9 et 12 têtes. 1 schitt. » 12
— ordinaire, de 2, 3 et 4 cordons. 6 têtes. — de Riga, deuxième qualité. — Rosith, de troisième qualité. 1 schitt. » 8
— de Badstuben. — de Courlande. — Farken. — de Pernau. — d'Oberlande. — de Rapen. — de Risten. — Taillé. — de Prusse. — Notabene, de toutes qualités. 1 schitt. » 8
— (étoupes de). 10 schitt. » 36
— (fil de). 1 schitt. » 36
— (bouts de fil de). 1 schitt. » 12
— (toiles de). 2 pièces. » 3
— (huile de). 1 ahme ou 2 schitt. » 9
— (graines de), ou linette. 1 last ou 24 tonnes. » 36
— (graines de) de rebut. 1 last ou 24 tonnes. » 18
Linge ouvré. 2 pièces. » 3
— de Russie. 50 archines. » 3
Lingue. *Voyez* Poissons.
Linon (coton). 4 pièces. » 15
Litharge. 1 schitt. » 6
Macis, ou fleur de muscade. 100 lb. » 36
Madriers. 1 schok. 1 »
Makkei (1) double. 2 pièces. » 5
— simple. 4 pièces. » 5
Malaguette. 100 lb. » 3
Malt. 1 last ou 20 tonnes. » 18
Maniguette. 100 lb. » 9
Manne. 100 lb. » 9
Maquereaux. 1 last ou 12 tonnes. » 12
Marchandises naufragées, agrès ou autres appartenant au navire et non à la cargaison. Francs.

Celles qui ne sont pas spécialement désignées au présent tarif paient d'après la valeur qui est spécifiée sur les papiers présentés à la douane, et si elle n'est pas spécifiée sur ces documens, d'après la valeur fixée par les employés de la douane du Sund. Les droits sont de 1 pour 100, si ces marchandises sont chargées sur des navires de nations privilégiées, et de 1 ¼ pour 100 lorsque les pavillons des navires ne sont pas privilégiés, et aussi lorsque les navires privilégiés ne viennent pas de leur propre pays et vont dans un port appartenant à une nation non privilégiée. — Exemptes de droits du Sund. Ce sont : le bois de chauffage, le charbon de terre, le charbon déjà brûlé ou fraisil, la chaux, les marchandises naufragées qui appartiennent aux navires et non aux chargemens, les meubles vieux ou usés, les meules à taillandier, les monnaies et lingots d'or et d'argent, les pierres de craie, les pierres de grès gris taillées, de Bremen, les pierres de plâtre, la terre glaise (excepté la terre de pipe).

Maroquin. 1 dixaine. » 6
Mâts, bois de mâture. — de 15 palmes et au-dessus, ou de plus de 19 pouces de diamètre. La pièce. » 24
— de 15 à 7 palmes inclusivement, ou de 19 à 9 pouces de diamètre ; ces deux nombres inclusivement. La pièce. » 8
— au-dessous de 7 palmes, ou de moins de 9 pouces de diamètre. 5 pièces. » 6
Mœches à canons. 1 schitt. » 9
Mélasse. 1 pipe ou 1200 lb. » 36
Merceries. *Voyez* Marchandises non désignées.
Mercure. 25 lb. » 18
Merluche. *Voyez* Poissons.
Merrain à futailles ou douvain. 4 schock. » 3
— à panneaux de Courlande. 100 pièces. » 18
— à panneaux de Prusse. 100 p. 1 »
— à panneaux autres. 1 schock. » 24
Métal de fonte ou de cloche. — canon de, 1 schitt. » 24
Meubles vieux ou usés. Francs.
Meules à moulin, d'après la valeur. — à taillandier. Franches.
Miel. 1 tonne ou 400 lb. » 5
Mil ou millet. 1 last ou 12 ton. » 30
Mine de plomb noire ou agine. 1 schitt. » 6
Mine de plomb, crayons, d'après la valeur.

(1) Etoffe de laine pour rideaux de lit qui ne paraît presque plus dans le commerce.

Minium.	100 lb.	»	9
Molton ou molleton.	4 pièces.	»	5
Monnie de Brunswick.	1 fût ou 2 tonnes.	»	6
Monnaies d'or et d'argent.		franches.	
Moraine ou laine pelade.	1 schitt.	»	5
Morue. Voyez Poissons.			
Mousse de roche.	1 schitt.	»	9
Mousseline. — de Cambrai ou jaconnas.	4 pièces.	»	15
Mousquet.	1 caisse ou 100 pièces.	»	24
Mousquet de chasse, d'après la valeur.			
Mousquet (canons de).	1 douz.	»	6
Mout ou cidre.	1 barrique.	»	12
Moutarde (ou graine de).	1 last ou 12 tonnes.	»	30
Moutarde au poids, d'après la valeur.			
Munitions de guerre. *Voyez* Mousquets, Cuirasses.			
Muscade ou noix muscade. — fleur de.	100 lb.	»	36
Nitre.	100 lb.	»	6
Noisettes.	1 last ou 12 tonnes.	»	12
Noix.	1 last ou 18 tonnes ou 36 boisseaux.	»	12
Ocre.	200 lb.	»	9
Oignons.	2 tonnes.	»	3
— de fleurs, d'après la valeur.			
Oliban (gomme).	100 lb.	»	9
Olives.	1 pipe.	»	18
— en bouteilles, en caisses, d'après la valeur.			
Or monnayé ou en lingots, franc.			
Or (brocard d').	1 pièce.	»	18
Oranges amères ou aigres.	1 cais.	»	2
Organsin.	10 lb.	»	3
Orge.	1 last ou 20 tonnes.	»	24
— (farine d').	1 last, 12 tonnes ou 2400 lb.	»	24
Orge mondé et grué.	1 last ou 12 tonnes.	»	36
Orge perlé.	200 lb.	»	9
Orpin ou orpiment.	100 lb.	»	9
Padou.	2 lb.	»	5
Pain de froment.	1 last, 12 tonnes ou 1200 lb.	»	18
Pain de seigle.	1 last, 12 tonnes ou 1200 lb.	»	12
Panne et peluche de soie.	2 pièc.	»	9
Papier.	4 balles.	»	15
— de tapisserie, d'après la val.			
Passementeries d'or et d'arg.	1 lb.	»	5
Passementeries de soie.	2 lb.	»	5
Pastel.	200 lb.	»	9
Pavillon (mâts de) au-dessous de 7 palmes ou au-dessous de 9 pouces de diamètre.	5 pièces.	»	6
— de plus grande dimension. *Voyez* Mâts.			
Peaux mégissées.	1000 p.	»	36
Peaux d'agneaux.	1000 p.	»	18
— de boucs.	10 diz.	»	18
— de chevreaux.	1000 p.	»	9
Peaux de castors.	100 p.	1	»
— de chèvres. — de moutons.		»	36
Peaux de chats noirs ou sauvages.	1000 peaux.	»	36
Peaux d'élans. — de cerfs. — de rennes.	1 diz.	»	9
Peaux glacées.	4 douz.	»	9
— d'hermines.	10 zim.	»	18
— de lapins gris.	1000 p.	»	9
— de lapins noirs.	1000 p.	»	18
— de loups. — de renards.	100 p.	»	36
Peaux de loutres.	100 p.	1	24
— de martres.	1 zim.	»	30
— de putois.	1000 p.	»	36
— de veaux.	5 dix.	»	6
— de vaches de Russie.	4 dix. ou 1 schitt.	»	36
Peaux préparées ou tannées.	100 lb.	»	9
Peaux salées de chevaux, bœufs, vaches, genisses.	1 dix.	»	6
Peaux brutes et sèches de chevaux, vaches, genisses, bœufs, bœufs sauvages ou de Buénos-Ayres.	10 dix.	»	36
Pour le reste. *Voyez* Cuirs.			
Pelles de bois.	10 schok.	»	9
— de fer.	1 schitt.	»	6
Peluche ou panne de soie.	2 piè.	»	9
Perches de moulin, de 15 à 7 palmes exclusivement, ou de 19 à 9 pouces de diamètre; les deux nombres exclusivement. La pièce.		»	8
Perches pour gaffes. — à genevrier. — de pesse ou de sapin rouge.	1000 pièces.	»	16
Perse.	4 pièces.	»	15
— de coton.	8 pièces.	»	15
Petit gris.	1000 peaux.	»	36
Pierres à aiguiser, franc.			
— d'œland pour pavés ou carreaux.	100 pierres ou 100 aunes.	»	6
Pierres de Bremen, grés gris taillé, franc.			
Piment.	100 lb.	»	9
Pipaille ou douves à pipes.	4 schok.	»	3
Pistaches.	100 lb.	»	9
Planches de chêne. — de frêne de toute longueur.	1 schok.	1	»
Planches de sapin de 21 pieds et au-dessus, de Russie, etc., etc.,	1 schok.	1	»
Planches de sapin de 15 à 21 pieds exclusivement.	1 schok.	»	21

Planches de sapin au-dessous de 15 pieds (1).	1000 p.	»	36
Planches de sapin de 21 pieds et au-dessus, de Prusse(2).	1 schok.	1	»
Planches de sapin au-dessous de 21 pieds.	1 schok.	»	36
Plaques de fer.	1 schitt.	»	6
— de cuivre ou laiton.	1 schitt.	»	24
Plaques de fer blanc, d'après la valeur.			
Platilles royales (toiles).	4 pièces.	»	15
Plâtre cru ou en pierres, franc.			
Plâtre cuit en futailles, d'après la valeur.			
Plomb. 1 foudre 6 schitt. ou 1 tonneau anglais.		»	24
Plomb à tirer.	100 lb.	»	4
Plombagine.	1 schitt.	»	6
Plumes à lit.	1 schitt.	»	6
— duvet de.	1 schitt.	»	36
Plumes à écrire. — à parure, etc., d'après la valeur.			
Poêles en fer ou fourn.	1 schitt.	»	4
Poêles en fer à frire.	1 schitt.	»	12
Poignées d'épees.	100 p.	»	8
Poils de castor.	50 lb.	1	»
— de chameau et de lapin.	10 lb.	»	6
Poils de chèvre.	1 schitt.	»	9
Poires.	1 last ou 12 tonnes.	»	12
Pois.	1 last ou 12 tonnes.	»	12
Poisson sec, dit gransey. — lingue. — rond. — fendu. — stockfisch. — merluche de Bergen ou Bergfisch. — platfisch. — sauvage. — éperlans. — morue. 1 last, 12 schitt, 120 voyer, 1000 pièces ou 100 wohlen.		»	30
Poisson, barbues sèches. 1 last ou 20,000 pièces.		»	12
Poisson salé, morue. 1 last 12 ton. ou 2400 lb.		»	12
Poisson salé, morue salée dans le navire.	4 schitt.	»	5
Poisson salé, anguilles. 1 last ou 12 tonnes.		»	30
Poisson salé, esturgeons. — maquereaux. 1 last ou 12 tonnes.		1	12
Poisson salé, nageoires de flétan. 1 last.		»	36
Poisson salé, saumon. 1 last ou 12 tonnes.		1	12

(1) Pour plus de détails, voyez aux Poids et Mesures, etc., lettre P.

(2) Relativement aux planches de Prusse, il faut observer que celles de Memel ne paient pas toujours les droits d'après le nombre des planches, mais que souvent les droits éprouvent une réduction ainsi qu'il suit :

Une planche de Memel est calculée encore comme mesurant 5 pieds cubes : ainsi, quand le nombre des planches est donné avec leur longueur en pieds et leur épaisseur en pouces, on n'a qu'à multiplier la longueur en pieds par l'épaisseur en pouces, et diviser le produit par 60 pour trouver le nombre de planches soumises aux droits. *Exemple :* 1220 planches de 3 pouces, dont la longueur en pieds est de 20,350 pieds.

Cette longueur en pieds. 20,350
Multipliée par l'épaisseur en pouces. 3

Donnera. 61,050 qui, divisé par 60, donnera, en planches de Memel, 1018 à 13 schok. » 36

Mais si par ce calcul vous obtenez un nombre de planches plus grand que celui déclaré, le droit est fixé d'après la déclaration, et l'on paiera pour. 1 schok. 1 »

Quant aux planches qui viennent des autres ports de la Prusse, une autre réduction n'a pas lieu, à moins qu'elles ne soient de 8 pieds et au-dessous. *Exemple :*

54 planches de	2 pouces à	8 pieds de long font.	432
5	2	7	35
10	2	6	60
		Total de la longueur.	527
Multiplié par l'épaisseur en pouces.			2

Fera. 1054 qui, divisé par 60, donnera en planches de Prusse. 18 à 1 schok. » 36

Si la déclaration ne spécifie que le nombre de pieds cubes (dans lequel cas l'épaisseur est censée être de 1 pied ou 12 pouces), il est évident qu'on obtiendra le nombre des planches en divisant le contenu cubique par 5.

Poisson salé, saumon fumé, d'après la valeur.			
Poisson salé, harengs salés. 1 last, 12 tonnes ou 2400 lb.		»	24
Poisson salé, harengs fumés (saurs). 1 last ou 12 tonnes.		»	12
Poisson salé, harengs empaillés ou en torquettes. 1 last ou 20 torquettes.		»	3
Poisson salé (huile de). 1 last ou 8 barriques à 63 gallons.		»	36
Poivre.	100 lb.	»	12
Polemites.	2 pièces.	»	5
Pommes.	1 last ou 12 tonnes.	»	6
Porter (bierre anglaise).		»	9
Porter en bouteilles, d'après la valeur.			
Potasse. 1 last, 12 tonnes ou 12 schitt.		1	»
Pots ou écuelles à lait.	10 schok.	»	18
Poudre à poudrer.	300 lb.	»	8
Poudre à tirer.	100 lb.	»	6
Poutres de chêne. — de frêne. la pièce.		»	3
Poutres de sapin les 2.		»	3
Poutres de sapin rondes, d'après la dimension. *Voyez* Mâts.			
Préceintes.	1 schok.	1	»
Prunes de Brignolles. — de Sainte-Catherine.	100 lb.	»	9
Prunes de Sainte-Catherine en fûts (coëtches).	400 lb.	»	9
Prusse de Riga (poutres de sapin). les 2.		»	3
Prussing (bierre de Prusse). 1 last ou 2 tonnes.		»	6
Raster (sorte de planche de sapin de Norvège), de 5 à 6 pouces. 1 schok.		»	24
— d'autres dimensions. *Voyez* Sparres.			
Raisins secs en caisse.	100 lb.	»	9
Raisins petits, en corbeilles. 1 last ou 36 corbeilles.		»	36
Raisins petits, en corbeilles au poids.	400 lb.	»	9
Raisins de Corinthe. — noirs de Smyrne.	200 lb.	»	9
Rames ou avirons.	1 schok.	»	12
Rapatelle.	4 pièces.	»	3
Ras.	4 pièces.	»	5
Ratine.	2 pièces.	»	9
Ravendoc.	4 pièces.	»	3
Réglisse en bois. — jus de.	100 lb.	»	9
Résine.	1 schitt.	»	6
Revèche fine.	la pièce.	»	6
Rhubarbe. — rapontic.	10 lb.	»	36
Ricken (1).	1 schok.	»	12
Riz.	200 lb.	»	9
Rocou.	100 lb.	»	9
Ruban, avec or et argent, en soie. 1 lb.		»	5
Rubans de soie ou fleuret.	2 lb.	»	5
Rubans de fil.	5 lb.	»	3
Rhum	1 barrique.	»	21
Safran.	2 lb.	»	9
Saindoux. 1 last, 12 tonnes ou 6 schitt.		»	36
Salpètre.	100 lb.	»	6
Salsepareille.	100 lb.	»	36
Santal.	100 lb.	»	6
Sarrasin ou ble noir. 1 last ou 12 tonnes.		»	12
Sarrasin (gruau de). 1 last ou 12 tonnes.		»	18
Sarette.	1 schitt.	»	9
Satin en soie.	2 pièces.	»	9
— en laine.	4 pièces.	»	5
Saumon salé. 1 last ou 12 tonnes.		1	12
Fumé, d'après la valeur.			
Savon blanc ou dur.	100 lb.	»	9
Savon vert. 1 last ou 12 tonnes.		»	36
— parfumé, d'après la valeur.			
Saye double.	2 pièces.	»	9
Saye simple.	4 pièces.	»	5
Sayette (fil d'éatme ou de).	5 lb.	»	3
Seigle.	1 last ou 12 tonnes.	»	24
Seigle (pain ou biscuit de). 1 last 12 tonnes ou 12000 lb.		»	12
Seigle (farine de). 1 last, 12 tonnes ou 2400 lb.		»	42
Sel de Lunebourg. 1 last ou 12 t.		»	36
Sel d'Angleterre. — d'Espagne. — de France. — de Portugal. 1 last ou 18 tonnes.		»	24
Serge.	4 pièces.	»	5
Serpillère.	4 pièces.	»	3
Sirop de sucre ou mélasse. 1 pipe ou 1200 lb.		»	36
Soude.	1 schitt ou 2 tonnes.	»	6
Soufre. — fleur de. 1 last ou 12 schitt.		1	»
Soie écrue ou organsin.	10 lb.	»	3
Soie à coudre.	2 lb.	»	5
— doupion.	8 lb.	»	15
— filoselle.	2 lb.	»	5
— (ruban de) avec or et argent. 1 lb.		»	5
Soies (autres). — franges de. — passementerie de.	2 lb.	»	5
Soie (bas de).	2 paires.	»	5
— (étoffes de).	2 pièces.	»	9
Sparres ou esparres de chêne. la pièce.		»	3
Sparres de sapin au-dessus de 36 pieds.	2 pièces.	»	3

(1) Jeunes sapins rouges, employés ordinairement pour gaffes de petits navires.

Sparres de sapin de 36 pieds. 5 pièces	»	2
Sparres de sapin au-dessous de 36 pieds ou ordin. 1000 pièces.	»	16
Sparres de sapin de Suède de 9 pouces et au-dessus. 2 pièces.	»	3
Sparres de sapin de Suède de 7 à 8 pouces. 5 pièces.	»	6
Sparres de sapin de Suède de 5 à 6 pouces. 1 schok.	»	24
Sparres de sapin de Suède au-dessous de 5 pouces ou ordinaires. 1000 pièces.	»	16
Stokfisch. *Voyez* Poissons.		
Succin, ou ambre jaune, travaillé. 5 lb.	»	6
— en petits morceaux, ou poussière de. 1 schitt.	»	9
Sucre brut. — en pains. — cassonade. — raffiné. — pilé ou rapé. 100 lb.	»	9
— candi. — sucreries. 100 lb.	»	18
Suif. — chandelles de. 1 schitt.	»	6
Sumac. 400 lb.	»	9
Surmout, ou mèregoutte. 1 bar.	»	24
Tabac. 100 lb.	»	9
— d'Ukraine ou de Russie. 1 schit.	»	8
— en poudre. — côte de, d'après la valeur.		
Taffetas. 2 pièces.	»	9
Tafia. 1 barrique.	»	24
Tartre. 1 schitt.	»	6
Tatarille (blé noir). 1 last, ou 12 tonnes.	»	12
Taureaux.	»	36
Térébenthine. 1 schitt.	»	6
— huile (de), d'après la valeur.		
Terramerita. 100 lb.	»	12
Terre glaise, franche (excepté la terre de pipe, qui paiera, d'après la valeur).		
Tête morte ou colcothar de Suède. 1 last ou 12 tonnes.	1	»
— de Danzig. 1 schitt.	»	9
Tiretaine. 4 pièces.	»	5
Toiles. — double, large, canevas français, ou de Danzig. — platilles royales. 4 pièces.	»	15
— de Flandre, ou flamandes de Hollande.		
— de Silésie. — de Brémen. — d'Angleterre. — de Westphalie. — de Hollande. — de Damas. 2 pièces.	»	5
— de coton ou indienne. 8 pièces.	»	15
— de lin. — d'Helsingland. — canavas simple. — de Poméranie, (excepté de Stettin). 2 pièces.	»	3
— de Stettin. 1 pièce.	»	1
— d'étoupe. — foderwav (sorte de toile d'étoupe). — de Cracovie ou Bolkram. — d'emballage, ou serpillère. — de chanvre. — de chanvre d'Helsingland. — ravendoc. — flamandes de Russie. — à draps de chanvre.		
Toiles à sacs, ou ordinaires. — crets (de chanvre). 4 pièces.	»	3
— crets de Russie. 200 archines.	»	3
— carisel ou creseau. 100 aunes.	»	3
— d'étoupe noire. 8 pièces.	»	3
— d'Osnabrück commune 1 pièce ou 100 aunes.	»	3
— de Cambrai, ou batiste fine. 4 pièces.	»	15
— de Cambrai, commune. — de coton. 8 pièces.	»	15
Tôle. 1 schitt.	»	6
Tripe de laine. 4 pièces.	»	5
Vaches. La tête.	»	36
— (peaux de) salées. 1 dixaine.	»	6
— peaux brutes ou sèches. 10 dixaines.	»	36
— ou cuir de Russie. 4 dixaines ou 1 schitt.	»	36
Vadmel (étoffe de laine grossière). 4 pièces.	»	5
Veaux (la tête de).	»	24
— (peaux de). 5 dixaines.	»	6
Velours fin. 1 pièce.	»	9
— demi. 2 pièces.	»	9
Vertet ou vert de gris. 100 lb.	»	9
Vergues, d'après la dimension, comme mâts.		
Vermillon. 100 lb.	»	36
Verre à vitre. 4 corbelles ou caisses.	»	15
Vesces. 1 last ou 12 tonnes.	»	12
Viandes salées. 1 last, 12 tonnes ou 2004 lb.	»	36
Vif argent ou mercure. 25 lb.	»	18
Vins.		

Les droits sur les vins, lorsqu'ils sont chargés sur navires privilégiés, sont calculés à un trentième de la valeur, ainsi qu'il a été stipulé dans le traité avec les Pays-Bas, sous la date du 15 juin 1701 ; savoir :

Vins de France, comme : — Chaillevette. — Charente. — Croisie. — La Flotte. — de La Rochelle. — Marennes. — Saint-Martin. — Nantes. — Ponlégien. — de Seudre. 1 barrique.	»	18
— de Bordeaux. 5 barriques.	2	8
— de Bordeaux (lorsque la qualité n'est pas indiquée), mesurés au velt ou au gallon. 1 barr.	»	24
— de Bayonne (1 barrique évaluée à 40 veltes.) — Bourgogne. — Cahors. — Cette. (1 last		

ou 8 barriques à 30 veltes ou 4800 lb. brut.) — Champagne. — Claret. — Dieppe. — Hauts pays. — Havre. — Hermitage. — Hières. 1 barrique.	»	25
— Marseille. — Muscat. — Picardan. — Provence. — Rouen. — Sauterne. — Toulon. — Tous ceux de France, d'autres ports que les ports français. 1 barrique.	»	24
— d'Espagne et de Portugal. — Alicante. — Barcelone. — Benicarlo. — Cadix. — Fayal. — Figuières. 1 barrique par navires de nations privilégiées. —		
— Lisbonne. — Malaga. — Montagne. — Porto. — Salou. — Sec de Malaga. — Tarragone. — Tinto de Rota. — Xerès. 1 barrique par navire de nations non privilégiées.	1	»
— d'Italie et quelques autres. — Cagliari. — Canaries. — Cap. — Constance. — Corse. Ivica. — Livourne. — Madère. — Malvoisie. — Marsala. — Messine. — Muscat ou Muscatelle. — Naples. — Palmesec. — Pedro Ximenès. — Syracuse. — Ténériffe. — Verdona. — Zante. 1 barrique.	1	»
— de Moselle. — Nekar. — Rhin. — Tokay ou de Hongrie. 5 ahmes.	4	»
— en bouteilles, en paniers, ou caisses, par navires privilégiés. 100 bouteilles.	»	24
— par navire non privil. 100 bout.	»	50
— (esprit de). 1 barrique.	»	24
Vinaigre de vin. 1 barrique.	»	12
— de bierre. — de cidre. 2 barr.	»	9
Vitriol ou couperose. 1 schitt.	»	6
— (huile de), d'après la valeur.		
Zinc de la Baltique. 100 lb.	»	3
— de la mer du Nord. 100 lb.	»	8

OBSERVATIONS PARTIC. SUR LES POIDS, MESURES ET QUANTITÉS
EMPLOYÉS DANS CE TARIF, ET LEUR COMPARAISON AVEC CEUX DES AUTRES PAYS.

Remarque générale.

On calcule toujours à la douane du Sund, pour l'établissement des droits, les marchandises d'après les poids et mesures en usage dans les pays où elles ont été chargées, à l'exception des grains chargés dans certains ports de la Baltique sur navires de nations non privilégiées, pour lesquels on a adopté des règles particulières détaillées ci-après.

TAXE SUR LES MARCHANDISES
DONT LE POIDS BRUT EST SEULEMENT DÉCLARÉ DANS LES PAPIERS.

Lorsque le poids brut des marchandises a seul été spécifié dans les papiers de chargement, la douane fera une déduction de 5 pour 100 pour la tare, si les marchandises sont en sacs ou en balles, et de 10 pour 100 si elles sont en futailles, caisses ou paniers, à l'exception des huiles de chanvre et de lin, dont la déduction sera de 15 pour 100.

POIDS ET MESURES EN GÉNÉRAL (1).

1 Ahme = 4 ancres = 20 velts = 160 pots danois.
1 Ahme de Hollande = 4 ancres = 8 stekan = 20 velts = 64 stoopen = 128 mingelen = 140 kannen.
1 Ahme de Suède = 2 eimer = 4 ancres = 60 kannen = 120 stoop = 480 quarter.
1 Ahme huile de lin ou de chanvre de Russie = 10 poud net.
1 Almude = 2 alquiers = 12 canhadas.
26 Almudes de Portugal = 1 pipe = 2 barriques = 12 ancres.
1 Ancre = 5 velts = 40 pots danois.
1 Ancre de Hollande = 2 stekan.
1 Ancre de Suède = 15 kan' en.
100 Archines toiles de chanvre ou ordinaires = 2 pièces.
100 Archines toiles calmines ou linge ouvré = 4 pièces.
1 Arrobe de Brésil et de Portugal = 32 livres.
1 Arrobe d'Espagne = 25 livres.
30 Arrobes d'Espagne = 1 botte = 1 pipe = 2 barriques = 12 ancres.
(*Talla*) 2 Arrobes raisins ou figues = 100 livres.
(*Talla*) 4 arrobes raisins ou figues = 175 livres.
2 Arrobes sans être précédé par *talla* = 50 livres.
4 Arrobes sans être précédé par *talla* = 100 livres.
4 ½ Arrobes sans être prédédé par *talla* 112 ½ livres.
1 Aune de France = 2 aunes (2).
50 Aunes canevas, foderwav (sorte de toile d'étoupe), canevas d'Heslingland et toile d'étoupe de Suède et de Russie = 1 pièce.
25 Aunes toiles d'étoupe d'autres pays, futaines à taies, toiles de coton, tissus de crin, toiles d'Helsingland, toiles de lin et peluche = 1 pièce.
1 Balle papier = 10 rames.
1 Baril = 1 ahme = 4 ancres.
1 Barrique = 1 ½ ahme = 6 ancres.
1 Barrique rhum, etc., d'Amérique = 60 gallons.
1 Barrique vin ou eau-de-vie = 60 gallons.
1 Barrique eau-de-vie ou vin d'Angleterre = 50 gallons impériaux ou nouveaux gallons.
1 Barrique huile ou huile de poisson d'Angleterre = 1 quarter = 63 gallons.
1 Barrique huile ou huile de poisson = 225 litres.
1 Barrique de Suède = 1 ½ ahme = 3 eimer = 6 ancres.
1 Barrique vin de Bayonne = 40 velts.
1 Berkowitz de Russie = 10 pouds = 400 livres = 1 schipound.
1 Botte = 1 pipe = 2 barriques = 12 ancres.
1 Botte d'Espagne = 30 arrobes = 1 pipe.
12 Canhadas de Portugal = 2 alquiers = 1 almude.
1 Cantaro d'Alexandrie = 110 livres.
1 Cantaro de Naples = 100 rotoli = 277 7/9 livres.
1 Cantaro *peso grosso* de Sicile = 100 rotoli = 275 livres.
1 Cantaro *peso sottile* de Sicile = 100 rotoli = 250 livres.
1 Cantaro de Sicile sans aucune de ces distinctions (*grosso ou sottile*) = 275 livres.
1 Cent (*grand*) douves, bordillon, pipailles, etc. = 12 rings ou tals = 48 schok = 720 wurff ou kast = 2880 pièces.
1 Cent (*grand*) lattes ou planches de Norvège = 4 quarters = 120 livres (120 pièces).
8 Chaldrons charbon de terre = 1 keel = 8 last.
16 Chaldrons (impériaux) charbon de terre = 8 last.
1 Dixaine (decher) = 10 cuirs, peaux, ou pièces.
4 Dixaines cuirs ou vaches de Russie = 1 schipound.

(1) Les marchandises étant déclarées d'après les poids et mesures dans chaque pays où elles ont été chargées, j'ai dû souvent conserver les noms des poids et mesures tels qu'ils existent dans les différentes langues.

(2) L'aune danoise, qui est celle employée dans le tarif, vaut 2 pieds danois et égale 0 mètre 627,7.

1 Douzaine = 12 pièces.
1 Drompt de Greifswalde, Lubeck, Rostok, Stettin, Stalsund et Wismar = 12 scheffel.
6 Drompt de Stettin = 3 wispel = 1 last.
8 Drompt de Greiswalde, Lubeck, Rostok, Stralsund et Wismar = 1 last.
1 Eimer de Hollande = 2 ancres.
1 Eimer de Suède = 2 ancres.
1 Eimer de Prusse = 64 maas = 64 quarts = 2 ancres.
28 Escandeaux huile de Marseille = 7 milleroles = 1 pipe.
2 Feuillettes de France = 1 barrique.
2 Foudre plomb = 6 schipound.
1 Foudre plomb = 20 quintaux = 1 tonneau anglais.
60 Gallons rhum, etc., d'Amérique = 1 barrique.
60 Gallons vin et eau-de-vie = 1 barrique.
50 Gallons impériaux ou nouveaux gallons, vin ou eau-de-vie d'Angleterre = 1 barrique.
63 Gallons huile ou huile de poisson = 1 quarter = 1 barrique.
2 Hectogrammes = 1 kilogramme = 2 livres.
15 Kannen de Suède = 1 ancre.
35 Kannen de Hollande = 1 ancre.
32 Kappor de Suède = 1 tonne.
1 Keg bierre de la Baltique = 1/8 tonne.
1 Keel charbon de terre = 8 chaldrons = 16 chaldrons impériaux = 8 lasts.
1 Kilogramme = 2 livres.
1 Klafter bois de fente ou de refend = 150 pièces.
16 Kühlen de Russie = 1 last.
1 Last vin ou eau-de-vie de Cette = 8 barriques = 240 velts = 4800 livres brut.
1 Legger arac, etc., sans mesures de velt, gallons, etc., = 2 barriques.
225 Litres = 1 barrique.
1 Livre des Pays-Bas = 2 livres.
1 Livre des autres pays = 1 livre.
3/4 Livre net chaussettes de coton = 1 douzaine.
1 1/2 Livre net bas de coton fins = 1 douzaine.
2 Livres net bas de coton communs = 1 douzaine.
4 Livres net bas de laine = 1 douzaine.
1 2/9 Livre net bas de soie = 1 douzaine.
3 Livres net couvertures (ang. blankets) = 1 pièce.
7 Livres net camelot = 1 pièce.
26 Livres net casimir = 1 pièce.
13 Livre net flanelle = 1 pièce.
9 Livres net velours = 1 pièce.
fin et demi velours = 1 pièce.
1 Livre net carde à laine = 1 paire.
4 Livre net cotonnade, comme calicots, etc., en balles, seront comptées pour une pièce, et 8 de ces pièces paieront 15 stuver de droits.
3 Livres cotonnade, comme toile de Cambrai, etc., en caisses, seront comptées pour une pièce, et 4 de ces pièces paieront 15 stuver de droits.

Toutefois, il faut observer que lorsque les papiers désignent expressément quelle est l'espèce de ces marchandises, soit en balles, soit en caisses (le poids seul étant déclaré, et non le nombre des pièces), celle que le tarif taxe à 15 stuver, les 8 pièces seront calculées à 4 livres pour 1 pièce, qu'elles soient en balles ou en caisses; et pareillement, celles qui y sont taxées à 15 stuver, les quatres pièces seront calculées à 3 livres pour une pièce.

Si le poids et la valeur, mais non l'espèce de ces marchandises, sont déclarés, le montant des droits s'établira d'après la valeur et non d'après le poids.

48 Loofs grains, graines de chanvre et de lin d'Aren-bourg, de Libau, de Pernau et de Windau = 1 last.
45 Loofs grains de Riga et de Revel = 1 last.
32 Maas de Prusse = 1 ancre.
1 Mille, pipaille = 1200 pièces.
1 Mille roles de Sicile = 5 1/2 casisi.
7 Mille roles = 28 escandeaux = 1 pipe.
32 Mingelen de Hollande = 1 ancre.
27 Mudden de Hollande = 1 last.
1 Oke d'Alexandrie = 2 1/2 livres.
1000 Pieds anglais (1), planches de sapin, des ports de Russie, seront comptés comme 1,076 pieds hollandais ou russes; de sorte que non-seulement les planches de 20 11/12 et au-dessus, mais aussi les planches de 19 7/12 pieds anglais et au-dessus, seront comptées comme planches de 21 pieds russes ou hollandais et au-dessus. Les planches de 14 à 19 7/12 pieds anglais exclusivement, comme celles de 15 à 21 pieds russes ou hollandais exclusivement, et les planches au-dessous de 14 pieds anglais, comme celles au-dessous de 15 pieds russes ou hollandais.

(1) Le pied anglais égal 0 mètre 047 94.

32 Pignates = 1 starro.
1 Pipe = 2 barriques = 3 ahmes. = 12 ancres = 60 velts.
40 Pots danois = 1 ancre.
10 Poud russes = 1 berkowitz = 400 livres = 1 schipound.
10 Poud russes, huile de lin et de chanvre = 1 ahme.
32 Quarts ou mesures de Prusse. = 1 ancre.
1 Quarter anglais = 28 livres.
1 Quarter lattes ou planches de Norvège = 30 livres = 30 pièces.
1 Quarter de Suède = 4 jungfern.
1 Quarter anglais, huile ou huile de poisson d'Angleterre = 63 gallons = 1 barrique.
14 Quarter colza ou navette de Stralsund = 1 last.
14 Quarter fèves, graines de chanvre et de lin de Memel = 1 last.
12 Quarter impériaux, froment de Lubeck = 1 last.
14 Quarter impériaux, orge de Lubeck = 1 last.
13 Quarter impériaux, froment de Rostok = 1 last.
4 *Quarter cask*, vin de Portugal = 1 pipe.
1 Quintal anglais = 4 quarter = 112 livres.
1 Quintal d'Espagne = 4 arrobes = 100 livres.
1 Quintal de Portugal = 4 arrobes = 128 livres.
1 Quintal des ports de la Baltique = 100 livres.
1 Quintal liége = 1 paquet (bunil).
1 Ring bordillon, pipailles, douves, etc., = 4 schok.
1 Rotolo de Naples = 2 7/9 livres.
1 Rotolo *pesso grosso* de Sicile = 2 3/4 livres.
1 Rotolo *pesso sottile* de Sicile = 2 1/2 livres.
1 Rotolo sans aucune de ces distinctions (grosso ou sottili) 2 3/4 livres.
1 Rouleau (rolle) cuirs ou vaches de Russie = 6 peaux.
3 Salmas = 30 starros = 960 pignates huile de Gallipoli = 1 pipe.
60 Scheffel (anciens), grains, graines de lin et de chanvre, graines de genièvre, de Danzig, Kœnigsberg, Memel et Pillau = 1 last.
72 Scheffel, grains de Stettin = 1 last.
96 Scheffel, grains de Greifswalde, Lubeck, Rostok, Stralsund et Wismar = 1 last.
1 Schipound de Danemarck et de Norvège = 20 lispound = 320 livres.
1 Schipound de Russie et de Suède = 20 lispound = 400 livres.
1 Schipound des autres pays = 300 livres.
1 Schipound, huile de chanvre ou de lin = 1 ahme.
1 Schok = 15 wurff ou kast = 60 pièces.
30 Staros = 960 pignates = 1 pipe.
1 Stein de Hollande = 8 livres.
1 Stein des pays de la Baltique = 30 livres.
2 Stekan de Hollande = 1 ancre.
16 Stoopen de Hollande = 1 ancre.
30 Stoop de Suède = 1 ancre.
1 Tolast vin du Rhin = 4 1/2 ahmes.
1 Tonne = 1 ahme = 4 ancres.
1 Tonneau anglais = 20 quintaux = 80 quarters = 2240 livres.
1 Tonneau anglais de plomb = 6 schipound = 1 fuddes.
1 Tonneau, huile ou huile de poisson = 4 quarters = 4 barriques = 252 gallons.
1 Tonneau, vin, eau-de-vie ou vinaigre de Bordeaux = 905 litres = 4 barriques.
128 Tschetwerick = 16 tschewert = 1 last.
30 Velts = 240 pots danois = 1 barrique.
18 Weddra (mesure russe) = 1 barrique.
3 Wispel de Stettin = 6 drompt = 72 scheffel = 1 last.
120 Wog ou 100 wohlen poisson sec = 12 schipound = 1 last.
1 Wurff ou kast = 4 pièces.
100 Yards = 6 pièces.
1 Zimmer = 4 dizaines = 40 cuirs, peaux ou pièces.

MESURE DU SEL EN PARTICULIER.

Si la spécification des quantités de sel est donnée en lasts, ils seront considérés comme lasts de la douane du Sund, quel que soit le port du chargement; mais lorsque les papiers porteront une autre spécification des quantités, les droits seront établis sur ces quantités ainsi qu'il suit :

Angleterre.

1 Chaldron = 2 tonneaux = 40 quintaux = 80 boisseaux (bushels) = 1 last.

Hollande.

1 Hondert = 400 maaten = 7 last.

France.

40 Minots = 40 quintaux = 2000 kilogrammes = 1 last.

Espagne, Portugal et Italie.

Cadix.
Lisbonne.
Saint-Lucar.
Porto.
Setuval.
} 7 Moyos = 2 lasts.

Figuera 2 moyos = 1 lat.
Aveiro 7 moyos = 2 lasts.

Alicante.
Cagliari.
La Matta.
Torreviega.
Trapani.
Ivica.
} 2 Modines = 4 salmas = 1 last.

4 Cahizes ou 48 fanegas d'Espagne = 1 last.
1 Moyo = 15 fanegas. = 60 alqueires.
1 Milhero = 16 moyos de setuval = 336 rayas à 73 ½ rayas pour 1 last.

Règles particulières aux Lasts de Grains, tels que le Froment, le Seigle, l'Orge, le Malth et l'Avoine, suivant les différens ports d'où ils sont exportés.

Lorsque des navires de nations privilégiées (*voyez* ci-après, page CVII) prennent une cargaison de grains, mesurée par lasts, de quelque port qu'ils viennent, ces lasts seront considérés comme égaux aux lasts de la douane du Sund; mais si ce sont des navires de nations non privilégiées qui prennent dans les ports ci-après de tels chargemens, avant d'en fixer les droits, on réduira ces lasts en lasts de la douane du Sund, ou plutôt on en augmentera le nombre ainsi qu'il suit :

Barth.
Colberg.
Demin.
Rugenwalde.
Stolpe.
Stralsund.
Treptow.
Wolgast.
} 3 lasts = 4 lasts de la douane du Sund.

Anclam.
Greiswald.
Wismar.
} 4 Lasts = 5 lasts du Sund.

Rostock. 5 lasts = 6 lasts du Sund.

Stettin.
Swinemunde.
Warnemunde.
} 6 Lasts. = 7 last du Sund.

Lubeck 7 lasts = 8 lasts du Sund.

Monnaie dont on se sert pour les paiemens des Droits du Sund, tels qu'ils sont notés dans ce tarif.

Le speciesdaler, qui est la monnaie employée dans ce tarif, se compose de 48 stuvers et se calcul comme égal à rigsbangdalers danois (1).

Des Nations privilégiées, c'est-à-dire de celles qui ont des traités avec le Danemarck relativement aux Droits du Sund, et des avantages dont elles jouissent sur celles qui ne sont pas privilégiées.

Les pays dont les pavillons sont privilégiés sont :

La Hollande.
La Suède.
La Grande-Bretagne.
La France.
La Russie.
L'Espagne.
La Norvège.
La Prusse (excepté Colberg et Camin).
Les Etats-Unis d'Amérique.
Le Brésil.
Hambourg.

Les avantages dont jouissent les nations privilégiées sont :

1° Que les marchandises non désignées au présent tarif, lorsqu'elles sont chargées à bord des navires de pays privilégiés, ne paient que 1 pour 100 de la valeur spécifiée sur les documens, ou, si elle n'y est pas spécifiée, de l'estimation fixée par les employés de la douane du Sund, tandis qu'elles paient 1 ¼ pour 100 si elles sont chargées à bord des navires non privilégiés;

2° Que les vins d'Espagne et de Portugal en pipes ne paient, lorsqu'ils sont chargés sur les premiers, que 1 ¼ speciesdaler, tandis que les autres en paient 2;

3° Que lorsque les cargaisons des navires privilégiés consistent en grains venant des ports ci-dessus mentionnés, le last n'éprouve pas, pour le paiement des droits pu Sund, l'augmentation que supportent les navires non privilégiés.

Observation. Il arrive cependant quelquefois que les marchandises non spécifiées au tarif sont sujettes à un droit de 1 ¼ pour 100, quoique chargées sur des navires de nations privilégiées : c'est lorsque ces navires ne viennent pas de leur propre pays et sont destinés pour des ports de pays non privilégiés, auquel cas une pipe de vin d'Espagne et de Portugal paiera 2 speciesdalers, comme si ces vins avaient été chargés sur des navires de nations non privilégiées.

(1) Le rigsbangdaler (Rbd^r) = 96 schellings.

DEUXIÈME DIVISION.

PARTIE COMMERCIALE.

12e SECTION.

TARIFS

DES DOUANES.

ANGLETERRE.

Résumé de l'Acte de navigation.

On entend par *acte de navigation* le recueil des dispositions qui, dans la vue d'encourager le pavillon national, règlent le mode de transport des marchandises que l'empire britannique échange avec l'étranger, et de celles qui sont envoyées d'un point à un autre du même empire.

Nous n'avons point à nous occuper ici de ce dernier point de vue, c'est-à-dire, de ce qui concerne les rapports de la métropole avec ses possessions et ceux des mêmes possessions entre elles.

Mais en faisant connaître les conditions auxquelles il est donné aux autres peuples de trafiquer avec le Royaume uni, nous ne saurions passer sous silence celles qui résultent de l'acte de navigation.

On ne connaîtrait en effet que d'une manière imparfaite le régime auquel se trouvent assujetties dans ce royaume les différentes productions des contrées étrangères, si l'on se bornait à consulter les tableaux des droits à percevoir et ceux des prohibitions ; et l'on conçoit qu'après avoir reconnu, au moyen de ces tableaux, d'abord si une marchandise est admissible, et ensuite, dans le cas de l'affirmative, de quelle taxte elle est redevable, il est indispensable de se rendre compte des obstacles que peut lui opposer l'obligation de l'importer par tels ou tels navires.

Le résumé de l'acte de navigation, en tant qu'il se bornera aux échanges avec l'étranger, forme donc une partie intégrante du tarif des douanes britanniques; si l'on donne à ce mot de *tarif* l'extension qu'il a reçue en France dans le langage administratif et commercial, c'est-à-dire, s'il doit signifier, non pas seulement, comme parmi les Anglais, l'énumération des droits d'entrée et de sortie, mais le règlement général des importations et des exportations.

Il est d'abord une règle fondamentale établie par cet acte, tel qu'il a été modifié dans les derniers années en ce qui concerne les importations ; c'est que les restrictions diverses qu'il met, en raison du pavillon des navires, à l'admission des marchandises du dehors, ne sont applicables qu'à celles de ces marchandises que l'on destine à la consommation intérieure du Royaume uni.

L'entrepôt demeure donc ouvert, mais à *charge de reexportation ultérieure*, à tous les produits qui seraient importés, contrairement à l'acte de navigation ; et, pour parler plus exactement, il n'existe d'acte de navigation que pour les articles que l'on veut introduire dans la consommation britannique.

L'application des restrictions étant ainsi entendue, il reste à indiquer en quoi elles consistent.

Les importations sont divisées en deux classes :

Celles des pays d'Europe ;

Et celles de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique.

Importations de l'Europe.

On distingue parmi ces importations celles qui se composent de marchandises européennes, et celles qui auraient pour objet des productions exotiques.

Pour les premières, il y a vingt-deux articles principaux dont l'admission dans la consommation ne peut avoir lieu que lorsqu'ils sont apportés soit par un navire anglais, soit par un navire du pays de production, soit enfin par un navire du pays où l'embarquement a eu lieu à destination du Royaume uni. Ce sont les mâts, le bois de charpente, les planches, le sel, la poix, le goudron, le suif, la résine, le chanvre, le lin, les raisins de Corinthe, les raisins secs, les figues, les prunes, l'huile d'olive, les graines, les potasses, le vin, le sucre, le vinaigre, l'eau-de-vie et le tabac. Tous les autres articles de l'Europe sont admis, quel que soit le pavillon du navire.

Quant aux productions exotiques, elles ne peuvent être aucunement importées d'un pays d'Europe pour la consommation, sauf les exceptions ci-après, savoir : 1°. les productions des pays d'Asie ou d'Afrique situés sur la Méditerranée, ainsi que celles de l'empire de Maroc, pourvu que le port d'Europe où elles ont été chargées soit un port de la Méditerranée ; 2°. les productions des pays compris dans la charte de la compagnie des Indes et introduites par navires anglais à Malte ou à Gibraltar, pourvu qu'elles aient été chargées soit à Malte, soit à Gibraltar ; 3°. les objets provenant de prises effectuées par navires anglais ; 4°. les matières précieuses, telles que l'or et l'argent en lingots, les diamans, les perles, les rubis, les [illegible] et autres pierres ou joyaux. Quant aux navires par lesquels doit s'effectuer le transport des mêmes marchandises exotiques dans les quatre cas d'exception qui viennent d'être déterminés, ce sont les mêmes que l'on va voir désignés plus bas comme pouvant les importer des lieux mêmes de production.

Importations de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique.

Les marchandises de ces trois parties du monde ne peuvent en être importées pour la consommation que par les navires anglais, et par ceux des pays où elles sont produites et d'où elles arrivent, sauf les exceptions ci-après : 1°. les produits des possessions de l'empire ottoman en Asie et en Afrique, lesquels peuvent être importés par navires ottomans *d'un port d'Europe* ; 2°. la soie brute et le poil de chèvre provenant de l'Asie, lesquelles marchandises peuvent être importées par navires ottomans de toutes les possessions du grand-seigneur *situées sur la Méditerranée* ; 3°. l'or et l'argent en lingots, qui peuvent être importés de quelque lieu que ce soit par tous les navires indistinctement.

Les règles ainsi posées, il y avait à prévoir les difficultés que pouvait faire naître leur exécution.

D'abord, pour prévenir les doutes qui s'élèveraient sur le véritable lieu de production d'un article manufacturé dont la matière première, fournie par un pays, aurait été mise en œuvre dans un autre pays, il a été statué que le lieu de production d'un tel article *serait entendu être celui où la fabrication a été effectuée*.

D'un autre côté, il a été jugé nécessaire de déterminer ainsi qu'il suit les conditions

auxquelles un navire peut être réputé *navire anglais* ou *navire appartenant à telle ou telle puissance étrangère.*

Un navire *britannique*, pour jouir, quant au commerce extérieur, des faveurs et priviléges attachés à la nationalité, doit avoir été dûment immatriculé, et être monté par un capitaine anglais et par un équipage composé aux trois quarts de sujets également anglais.

Un navire *appartenant à un pays autre que la Grande-Bretagne* ne peut participer aux facultés d'importation attribuées à la navigation étrangère qu'autant :

1°. Qu'il aura été construit dans le pays même, ou bien qu'ayant été capturé sur l'ennemi en temps de guerre ou sur les nationaux qui contreviendraient aux lois sur la traite des nègres, il aura été condamné comme étant de bonne prise, ou bien qu'il aura été construit dans la Grande-Bretagne et ne provie dra pas cependant de capture ;

2°. Qu'il appartiendra intégralement à des sujets du pays, résidant soit dans sa métropole, soit dans ses colonies ;

3°. Qu'il sera monté par un capitaine indigène et par un équipage composé aux trois quarts de sujets également indigènes.

TABLEAU

DES DROITS A PERCEVOIR SUR LES MARCHANDISES IMPORTÉES.

Nota. Les droits indiqués dans ce tableau peuvent, aux termes d'une disposition de l'acte du 5 juillet 1825, être augmentés d'un cinquième, et même, dans certains cas, être convertis en une prohition ; cette disposition et ainsi conçue :

« Il sera légal pour Sa Majesté, en son conseil privé, d'imposer un droit additionnel qui n'excédera pas le cinquième du droit principal, sur les produits du sol et de l'industrie de toute contrée qui, de son côté, imposera sur les produits du sol et de l'industrie britanniques des charges plus fortes que celles supportées par les produits analogues d'un autre pays étranger.

« Il sera légal également d'imposer un droit additionnel comme ci-dessus sur toutes les marchandises importées par les bâtimens de toute contrée qui fera payer aux marchandises qui lui arriveront [illegible] pavillon britannique des droits plus élevés que les [illegible] sous son propre pavillon ou bien qui impose sur les bâtimens anglais des droits de tonnage, de port ou autres, plus élevés que ceux payés par les navires nationaux, ou bien qui ne traitera pas l'Angleterre, quant au commerce et la navigation, sur le pied de la nation la plus favorisée.

« Et il sera encore légal de prohiber l'importation de tout article manufacturé produit par une contrée chez laquelle se trouverait prohibée la sortie de toute matière brute qui entre en tout ou en partie dans la confection dudit article manufacturé, ou bien d'imposer sur le même article un droit additionnel comme ci-dessus, c'est-à-dire qui n'excédera pas le cinquième du droit principal.

« Et enfin il sera encore légal d'imposer le même droit additionnel sur tout article manufacturé provenant d'une contrée chez laquelle l'une des matières qui entrent en tout ou en partie dans la confection de cet article est soumise à un droit quelconque, lorsqu'elle sort de cette contrée à destination de l'Angleterre. »

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Acajou. *Voyez* Bois.	La livre.	2	1 4
Agaric.	Le quintal.	1 18	
Agates ou cornalines montées.	La valeur.	20 p. 100	
Agates non montées.		10 p. 100	
Airain ouvré de toute sorte.	Le quintal.	1	
Airain en poudre.	La valeur.	25 p. 100	
Alcali naturel importé des territoires de la compagnie des Indes orientales.	Le tonneau.	2	
Alcalis autres que la barille, c'est-à-dire toute substance contenant de la soude ou alcali minéral, et dont cette portion d'alcali minéral forme la plus grande valeur.			
Alcalis ne contenant pas plus de 20 p. 100 d'alcali.	Le quintal.	11 4	5 8
Alcalis contenant de 20 à 25 p. 100 d'alcali.		15	7 6
Alcalis contenant de 25 à 30 p. 100 *id.*		18 4	9 2
Alcalis contenant de 30 à 40 p. 100 *id.*		1 3 4	11 8
Alcalis contenant plus de 40 p. 100 *id.*		1 10	15
Aloës produit et importé des possessions anglaises.	La livre.	2	2
Id. d'ailleurs.		8	1 8
Alun de Rocha.	Le quintal.	11 8	
Id. autre.		17 6	
Amandes amères, produit des possessions anglaises.		4 10	14
Id. d'ailleurs.		1 11 8	1 8
Amandes dites *jordan.*		2	2 2
Id. autres.		1	
Ambre brut jaune.	La livre.	6	1 1
Ambre ouvré non dénommé.		12	
Ambre gris de pêche anglaise.	L'once.	6	
Ambre gris de pêche étrangère.		5	
Ambre liquide.	La livre.	3 4	
Amidon.	Le quintal.	9 10	
Anchois.	La livre.	2	
Anes.	Par tête.	10	
Angélique.	La livre.	3	
Antimoine sulfuré ou cru.	Le quintal.	8	
Antimoine métallique ou préparé (régule).		16	
Appâts de hameçons.	La valeur.	20 p. 100	
Arangoës.		20 p. 100	
Argent en minerai, en lingots, et monnaies étrangères.	Exempt.		
Arrow-root des possessions anglaises.	La livre.	1	
Arsenic.	Le quintal.	8	5
Asphalte.	La livre.	4	
Assafœtida.		10	6
Baies de genièvres.	Le quintal.	11 1	
Baies de laurier.		11 1	
Baies de myrtille (crauberries).	Le gallon.	1	
Baies pour teintures jaunes.	Le quintal.	14	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Baies pour teinture, autres.	Le quintal.	2	
Id. autres que pour teinture.	La valeur.	30 p. 100	
Balaustes (fleurs de grenadier).	La livre.	10	
Baume du Canada.		1	
Baume de copahu.	Le quintal.	4	4
Baume du Pérou.	La livre.	1	
Baume de Tolu.		2	
Benjoin.	Le quintal.	4	1 4
Beurre.		1	
Bezoards.	L'once.	2 6	
Bimbeloterie.	La valeur.	20 p. 100	
Bitume de Judée.	La livre.	10	6
Blanc de baleine épuré.		1 6	
Blé des possessions anglaises de l'Amérique du Nord, et importé directement. Voy. Grains.	Le quarter.	5	
Bois communs à brûler, bardeau, importés des possessions anglaises de l'Amérique du Nord.	Comme ceux p. et imp. de ces colonies.		
Id., cercles, importés des possessions anglaises de l'Amérique du Nord.			
Id., autres, jusqu'à 6 pieds de long.	1000 en n.	5	
Id. de plus de 6 p. et pas plus de 9 p. de long.		7 6	
Id. de plus de 9 p. et pas plus de 12. p. de long.		10	
Id. de plus de 12 p. et pas plus de 15 p. de longueur.		12 6	
Id. de plus de 15 pieds de long.		15	
Bois de construction non dénommés, à douves, à lattes, à mâts, importé des possessions anglaises de l'Amérique du Nord.	Comme ceux p. et imp. de ces colonies.		
Id. autres que communs, de Brésilet, importés de toute possession anglaise.	Le tonneau.	3	
Id. autre, importé de toute possession anglaise.		4 6	
Bois communs bruts non dénommés des possessions anglaises d'Amérique en général.	La valeur	5 p. 100	
Id. de la partie anglaise de la province d'Yucatan, dans la baie de Honduras.		5 p. 100	
Id. d'ailleurs.		20 p. 100	
Bois d'acajou de Bermude ou d'une des îles de Bahama ou de Bélise, dans la baie de Honduras, et importé directement par navire anglais.	Le tonneau.	1 10	
Bois d'acajou de la Jamaïque, et importé directement.		4	
Id. d'ailleurs et non importé directement.		7 10	
Bois de *bar-wood* (espèce de bois rouge qui croît en Afrique).		7	
Bois de Brésil.		2	
Brésilet, ou bois de la Jamaïque.		16 8	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACH.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Bois de buis, produit et importé des possessions anglaises.	Le tonneau.	1	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		5	
Bois de Cam.		5	
Bois de campêche des possessions anglaises d'Amérique ou de la côte ouest d'Afrique.		3	
Id. d'ailleurs.		4 6	
Bois de cèdre du cap de Bonne-Espérance et importé directement.		10	
Bois de cèdre des autres possessions anglaises et importé directement.		1	
Id. d'ailleurs.		2 10	
Bois (*cocus wood*) des possessions anglaises.		3	
Bois doux, à cassave (*sweet wood*), des possessions anglaises et importé directement.		16 3	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		10 13	
Bois d'ébène produit et importé des possessions anglaises.		15	
Id. d'ailleurs.		10	
Ebène verte, des possssions anglaises et importée directement.		3	
Bois de fustic (bois jaune) des possessions anglaises d'Amérique ou de la côte ouest d'Afrique.		3	
Id. d'ailleurs.		4 6	
Bois de gaïac (*lignum vetæ*) des possessions anglaises et importé directement.		10	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		2 2	
Bois de Nicaragua.		5	
Bois d'olive des possessions anglaises et importé directement.		12 4	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		8 9 6	
Bois de Rhodes.	Le quintal.	1	
Bois rose.	Le tonneau.	10	
Bois rouge de Guinée.		15	
Bois de Sainte-Marie.	La valeur.	20 p. 100	
Bois de santal rouge.	Le tonneau.	1	
Bois de santal blanc ou jaune.	Le quintal.	1	
Bois de sapan (bois du Japon).	Le tonneau.	1	
Bois de sassafras.	Le quintal.	2	
Bois de *speckled wood* (espèce de bois d'ébénisterie des possessions anglaises et importé directement.	Le tonneau.	16 3	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		8 14 2	
Bois de Surinam (quassia).	Le quintal.	8 17 6	
Bois de Zébré.	Le tonneau.	2	
Boîtes de toutes sortes.	La valeur.	20 p. 100	
Bol d'Arménie.	Le quintal.	8	5 4
Bonbons des possessions anglaises d'Amérique.	La livre.	3	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Bonbons des territoires de la compagnie des Indes.	La livre.	6	
Bonbons d'ailleurs.		3 2	
Borax raffiné.	Le quintal.	10	
Borax brut.		4	
Bougies de blanc de baleine.		2 6	
Bougies de cire.		2 6	
Boutargue.		1	
Bouteilles de grès, vides.	La douzaine.	3 2	
Bouteilles *idem*, et de plus pleines ou vides.	Le quintal.	5	
Bouteilles de verre, couvertes d'osier (d'un litre).	La douzaine.	1 2	
Bouteilles *idem* et de plus.	Le quintal.	4	
Bouteilles de verre noir de demi-litre autres que fioles, pleines ou vides.	Les 12 litres.	2	
Bouteilles de verre non dénommées.	La valeur.	25 p. 100	
Bouteilles et de plus.	Le quintal.	4	
Nota. Les flacons contenant du vin ou de l'huile ne sont pas sujets aux droits.			
Boutons.	La valeur.	20 p. 100	
Brocards d'or ou d'argent.		30 p. 100	
Broderies et ouvrages à l'aiguille.		30 p. 100	
Bronze ouvré, non dénommé.		30 p. 100	
Bronze en poudre pour vernir.	La livre.	2 6	
Cacao (fève de) produit et importées des possessions anglaises d'Amérique et des Indes orientales.		2	
Cacao d'ailleurs.		6	
Cacao (coques de) dépouillées de leurs noix.		1	
Câbles autres que de fer et cordages goudronnées ou non.	La valeur.	20 p. 100	
Cadres pour tableaux, dessins, etc.		20 p. 100	
Cachou.	Le quintal.	1	
Café produit et importé des possessions anglaises d'Amérique.	La livre.	6	
Café produit et importé de Sierra-Leone.		9	
Café produit des possessions anglaises dans les territoires de la compagnie des Indes-Orientales.		9	
Café produit des autres places comprises dans les territoires de la compagnie des Indes-Orientales.		1	
Café d'ailleurs.		1 3	
Camomille (fleur de).		3	
Camphre brut.	Le quintal.	1	
Camphre raffiné.		2	
Cannelle blanche.	La livre.	1	
Cannelle produit et importée des possessions anglaises.		6	
Idem d'ailleurs.		1	
Cantharides.		1	
Caoutchouc (gomme élastique).	Le quintal.	1	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Câpres, y compris la marinade.	Le quintal.			6			
Carmin.	L'once.			6			
Carthame (safran bâtard).	Le quintal.		5				
Cartes à jouer.	Les 12 paq.	5					
Cartes et plans coloriés ou non.	La pièce.			6		1	4
Carton pour reliure.	Le quintal.	3	8	2			
Idem autre.							
Casse (boutons de).	La livre.		1				
Castoreum.							
Cauris.	La valeur.	20 p. 100					
Caviar.	Le quintal.		12				
Cendres de bois, vives et d'herbes.			1	8			
Idem autres non dénommées.	La valeur.	20 p. 100					
Cercles de bois. (Voy. Bois).							
Cercles de fer.	Le quintal.	1	3	9			
Cerises fraîches.			18	8			
Cerises sèches.	La livre.			8			
Chandelles de suif.	Le quintal.	3	3	4			
Chanvre brut.							
Chanvre des possessions anglaises (y compris la Nouvelle-Zélande jusqu'à 1833).	Exempt.						
Idem d'ailleurs.	Le quintal.			1			
Chanvre préparé.		4	15				
Chapeaux d'écorce, de copeaux, de sparte, de crin, jusqu'à 22 pouces de diamètre.	La douzaine.	1					
Idem de plus de 22 pouces de diam.		2					
Chapeaux de paille, jusqu'à 22 p. de dia.		3	8				
Idem de plus de 22 p. de diam.		6	16				
Chapeaux de feutre, crin, laine, castor, purs ou mélangés.	La pièce.		10	6			
Charbon de terre.	Le tonneau.	2					
Chardons cardières.	1000 en nomb.		1				
Châtaignes.	Le boisseau.		2				
Chevaux et jumens.	Par tête.	1					
Cheveux.	La livre.		1				
Chocolat et cacao simplement broyé, des possessions anglaises et importés directement.				4			
Idem d'ailleurs ou non importés directement.			4	4			
Cidre.	Le tonneau.	21	10				
Cinabre natif.	La livre.			1			
Cire non blanchie, produit et importée des possessions anglaises.	Le quintal.	2					
Idem d'ailleurs.		3					
Cire blanche à un certain degré, importée des possessions anglaises.		2					
Idem d'ailleurs.		4					
Cire à cacheter.	La valeur.	30 p. 100					
Citrate de limon.	La livre.			2			
Citrons confits au sel.	La valeur.	20 p. 100					
Citrons au sucre (Voy. Bonbons).							
Civette.	L'once.		4	9			

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACH.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Cobalt.	Le quintal.	1	
Coculus indicus.		2 6	
Cochenille en poudre, produit et importée des possessions anglaises.		1	
Idem d'ailleurs.		2	
Cochenille autre, produit et importée des possessions anglaises.		2	
Idem d'ailleurs.		6	
Coings.	100 en nomb.	4	
Colle-forte.	Le quintal.	12	
Colle de poisson des possessions anglaises.		15 10	
Idem d'ailleurs.		2 7 6	
Colombo (racine de). Voy. Racines.			
Colophane des possessions anglaises.		3 2	
Idem d'ailleurs.		4 9	
Coloquinte.	La livre.	2	
Concombres confits au vinaigre.	Le gallon.	3	
Concombres confits au sel.	La valeur.	20 p. 100	
Confitures.	La livre.	1	
Conserves au vinaigre et autres de toutes sortes non dénommées.	Le gallon.	6	
Corail en morceaux.	La livre.	1	
Corail entier brut, de pêche anglaise.		6	
Idem autre.		5 6	
Corail entier taillé.		12	
Cordes à boyau, de harpe et autres.	La gr. de 12 p.	6 4	
Cordages. Voy. Câbles.			
Cordages d'écorce.	Le quintal.	10	
Cordonnets pour cravates.	12 p. de 32 y.	6	
Cornes de cerf calcinées.	La livre.	8	
Costus.		1	8
Coton en laine (et déchets de), produit et importés des possessions anglaises.	Le quintal.	4	
Idem produit d'un pays étranger et importé d'un pays étranger.		5 10	
Couleurs pour peinture, non dénommées.	La valeur.	5 p. 100	
Couperose bleue.	Le quintal.	5	
Couperose verte.		5	
Couperose blanche.		12	
Crayons à dessiner.	La valeur.	40 p. 100	
Crayons de mine de plomb.		30 p. 100	
Crayons d'ardoise.		20 p. 100	
Crême de tartre. Voy. Tartre cristallisé.		4 8	
Crétons (membranes de graisse dont on a extrait le suif).		2	
Creusets de grès pour orfèvres.	100 en nomb.	3 2	
Crins.	Le quintal.	6	
Cristal brut.		20 p. 100	
Cristal taillé ou ouvré.		30 p. 100	
Cubèbes ou poivre à queue.	La livre.	6	
Cuir (ouvrage de) non dénommés.	La valeur.	30 p. 100	
Cuivre produit et importé des possessions anglaises, minerai.	Le tonneau.	1	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh d.	liv. sh. d.
Cuivre vieux ouvrages brisés, mitraille.	Le tonneau.	9 2	
Cuivre laminé et monnayé.		15	
Cuivre brut, en lingots, en rosette, écoulé.		9 2	
Cuivre demi-ouvré, en barres, battu, étiré.		1 11 3	
Cuivre ouvré, non dénommé, et planches gravées.	La valeur.	30 p. 100	
Idem d'ailleurs, minerai.	Le quintal.	12	
Cuivre vieux ouvrages brisés, mitraille.		15	
Cuivre laminé et monnayé.		1 10	
Cuivre brut, en lingots, en rosette, coulé.		1 7	
Cuivre demi-ouvré, en barre, battu, étiré.		1 15	
Cuivre ouvré, non dénommé, et planches gravées.	La valeur.	30 p. 100	
Curcuma, produit des possessions anglaises.	Le quintal.	2 4	
Idem d'ailleurs.		10	
Dattes.		10	
Déchets de fourrures.	La valeur.	10 p. 100	
Dents de vache marine, de cheval marin, de morse.	Le quintal.	10	
Dentelle de fil.	La valeur.	30 p. 100	
Dés à jouer.	La paire.	1 6 2	
Diamans.	Exempts.		
Drogueries non dénommées spécialement.	Le quintal.	10	
Duvet.	La livre.	1 3	
Eaux cordiales. Voyez Esprits.			
Eaux de senteur d'arquebusade.			
Eaux de citron.			
Eaux de Cologne (30 flacons ne contenant pas plus de 1 gallon.	Le flacon.	1	
Eaux de fleur d'orange.	Le gallon.	3 9	
Eaux de la reine de Hongrie. V. Esprits.			
Eaux de lavande, *idem*.			
Eaux forte.	Le quintal.	14 3	
Eaux minérales ou naturelles.	Les 12 b. de ½ l.	4	
Ecaille de tortue non ouvrée, importée des possessions anglaises.	Le quintal.	1	
Echantillons non dénommés d'histoire naturelle.	Exempts.		
Echantillon de minéraux, pesant 14 liv. au moins chaque.	Exempts.		
Echantillons fossiles, etc., pesant plus de 14 livres chaque.	La valeur.	5 p. 100	
Ecorces d'angustura.	La livre.	2	4
Ecorces de cascarille.		6	4
Ecorces de chêne.	Le quintal.	8	
Ecorces de gaïac.		1 8	18 8
Ecorces de giroflier.	La livre.	10	6
Ecorces de manglier.	Le quintal.	8	
Ecorces du Pérou (quinquina).	La livre.	1	
Ecorce quercitron.	Le quintal.	1	
Ecorces de sassafras.	La livre.	8	5
Ecorces de simarouba.		1	8
Ecorces de Wnter, des possessions angl.		4	3

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh d.	liv. sh. d.
Idem d'ailleurs.	La livre.	8	5
Idem autres non dénommées pour teinture seulement, des possessions anglaises.	La valeur.	10 p. 100	
Idem d'ailleurs.		20 p. 100	
Pour tan importée des possessions anglaises.	Le quintal.	1	
Idem d'ailleurs.		8	
Ellébore.	La livre.	6	4
Email.		7 2	
Embarcations à dépecer, anglaises, ou de construction étrangère, mais ayant droit à être enregistrées comme anglaises.	La valeur.	15 p. 100	
Idem étrangères.		50 p. 100	
Encre à imprimer.	Le quintal.	10	
Eponges des possessions anglaises.	La livre.	1	
Idem d'ailleurs.		6	1 4
Esprits et eaux spiritueuses dont le degré de force n'excède pas la preuve de l'hydromètre de Sikes, non sucrés ni mêlés d'autres substances, de sorte que leur degré précis n'en peut être reconnu par l'hydromètre ; des possessions anglaises d'Amérique.	Le gallon.	9	
Id. d'ailleurs.		1 2 6	
Esprits, etc., sucrés ou mêlés d'autres substances, de sorte que le degré précis n'en peut être reconnu par l'hydromètre ; rhum (shrub) produit et importé des possessions anglaises d'Amérique.		8 6	
Autres produits des possessions anglaises d'Amerique.		1	
Id. d'ailleurs.		1 10	
Esprits, etc., produit des possessions anglaises.		9	
Nota. Mêmes droits pour les liqueurs ét. abandonnées à la mer et sauvetées en Angleterre et en Irlande.			
Esquine (Voyez Racines).			
Essences de bergamote ou de limon.		4 6	
Essences de *spruce* (sapinette).	La valeur.	20 p. 100	
Essences non dénommées.	La livre.	4 6	
Estomacs de veau (pour faire la présure).	Le quintal.	11 6	
Etain ouvré.	La valeur.	20 p. 100	
Id. autre.	Le quintal.	2 10	
Etain de glace.	La valeur.	25 p. 400	
Etoupes à calfater.	Le quintal.	1	
Emeril. (Voyez Pierre).			
Extrait de cardamone.	La valeur.	75 p. 100	
Extrait de cassia.		50 p. 100	
Extrait de coculus indicus.		75 p. 100	
Extrait d'écorce de chêne, seulement pour teinture.	Le quintal.	3	
Extrait de graines de Guinée.	La valeur.	75 p. 100	
Extrait de graines de Paradis.		75 p. 100	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Extrait de noix vomique.	La valeur.	75 p. 100	
Extrait de la Nouvelle-Galle du Sud et dépendances jusqu'au 1er janvier 1833.	Exempts.		
Extrait d'opium.	La valeur.	25 p. 100	
Extrait de poivre de Guinée.		75 p. 100	
Extrait de réglisse.		75 p. 100	
Extrait de rhatania.	La livre.	5	
Extrait de quinquina.		5	
Extrait de vitriol.	La valeur.	25 p. 100	
Extrait de toute autre substance non dénommée.		20 p. 100	
Fanons de baleine de pêche anglaise par navire anglais.	Le tonneau.	1	
Fanons de baleine de pêche étrangère.		95	
Fer en barres ou non ouvré des possessions anglaises, et importé directement.		2 6	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		1 10	
Fer forgé ou étiré en barres rondes ou carrées de moins de ¾ de pouce.	Le quintal.	5	
Fer (ouvrages en fonte).	La valeur.	10 p. 100	
Fer (cercles de). (Voyez Cercles).			
Fer vieux et vieillle fonte.	Le tonneau.	12	
Fer (minerai de).		5	
Id. Fonte en gueuses des possessions anglaises et importée directement.		1 3	
Id. d'ailleurs ou non importée directement.		10	
Fer (fil de). (Voyez Fil).			
Fer ouvré non dénommé.	La valeur.	20 p. 100	
Feuilles d'or.	100 en nomb.	3	
Figues.	Le quintal.	1 1 6	19
Ficelle de fouet.	La livre.	5	
Fil de chanvre et de lin retors, blanchi (sisters).		4	
Fil écru (bruges).	Les 12 liv.	15	
Fil ficelle (pack thread).	Le quintal.	15	
Fil mi-blanc (whited brown).	Les 12 liv.	18	
Fil à voile (twine).	Le quintal.	1 11	
Fil simple pour câbles (cable-yarn).		10 9	
Id. autre (raw linen yarn).		1	
Fil de coton.	La valeur.	10 p. 100	
Fil de laine retors pour (bonneterie worsted yarn).	La livre.	6	
Fil d'acier.		1 10	
Fil d'argent.	La valeur.	25 p. 100	
Fil de cuivre.	Le quintal.	2 10	
Fil doré ou argenté.	La valeur.	25 p. 100	
Fil de fer.	Le quintal.	1	
Fil de laiton.		1	
Fil de chameau.	La valeur.	1	
Fil de poil de chameau et de soie (gogram).		6	
Fleurs artificielles autres que de soie.		25 p. 100	
Fleurs (racines de).		20 p. 100	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACH.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Foin.	Ch. de 36 b. de 56 liv.	1	4				
Fossiles non dénommés.	La valeur.	20 p. 100					
Fromage.	Le quintal.		10	6			
Futailles vides.	La valeur.	50 p. 100					
Galanga.	La livre.			6			4
Galbanum.			1	4			10
Galle (noix de).	Le quintal.		2				
Gants communs.	Les 12 paires.		4				
Id. autres d'hommes.			5				
Id. autres de femmes.			7				
Garance en paille.			6				
Garance en racine.	Le quintal.		1	6			
Gaude.			1				
Gentiane.	La livre.			6			4
Gingembre confit des colonies anglaises.				3			
Id. d'ailleurs.			3	2			
Gingembre autre des colonies anglaises.			11	6			10
Id. d'ailleurs.		2	13				
Ginseng.	Le quintal.		4			1	
Girofle importé des possessions anglaises.	La livre.		2			1	9
Id. d'ailleurs ou non importé directement.			3			2	7
Gomme goutte.			4				8
Gomme ammoniaque.			1	3			10
Gomme d'anacarde.	Le quintal.		7	6		5	
Gomme sang-dragon.			4				
Gomme élémi.	La livre.			8			5
Gomme de gaïac.			1	10		1	2
Gomme de kino.			1			1	
Gomme laque en bâtons.	Le quintal.		1				
Gomme apoponax.	La livre.		3	6		2	4
Gomme sagapenum ou séraphique.				10			6
Gomme sandaraque.	Le quintal.			19		12	8
Gomme sarcocole.	La livre.			10			6
Gomme du Sénégal.	Le quintal.		12				
Gomme tacamahaca.	La livre.		2			1	4
Id. autres non dénommées; par exemple : adragante, anisée, arabique, copal, laque en feuilles (teinture de), storax, etc.	Le quintal.		6				
Gomme des Barbades.			2				
Goudron des possessions anglaises en général.	Last de 12 bar. de 31 ½ gall.		12				
Id. d'ailleurs.			15				
Grains d'ambre.	La livre.		12				
Grains d'arango.	La valeur.	20 p. 100					
Grains de corail.	La livre.		15	10			
Grains de cristal.	Le millier.	1	8	6			
Grains de jais.	La livre.		3	2			
Grains de verre de toute sorte.			4				
Grains non dénommés.	La valeur.	30 p. 100					
Graines d'alpiste (Canarie).	Le quintal.	3					
Graines d'ammi.	La livre.			6			
Graines d'anis.	Le quintal.	3					

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Graines d'arbrisseaux, non dénommées.	La livre.			6			
Graines de carotte (de Crète).				9			
Graines de Carthame.				6			
Graines de carvi	Le quintal.	1	10				
Graines de castor importées des possessions anglaises.				6			
Graines de cévadille ou petite orge.			1				
Graines de Chanvre ou chénevis des possessions anglaises et importées directement.	Le quarter.		1				
Id. d'ailleurs ou non importées directem.		2					
Graines de coing.	La livre.		3				
Graines de colza.			10				
Graines de coriandre.	Le quintal.		15				
Graines de cumin.			2				
Graines de fenouil.			2				
Graines de fenu-grec.			9	6			
Graines forestales.	La livre.			6			
Graines de glands.	Le boiss. imp.		1				
Graines de Guinée.	La livre.		2				
Graines de jardin, non dénommées.				6			
Graines de lin.	Le quarter.		1				
Graines de luzerne.	Le quintal.	1					
Graines de *Maw*.		3					
Graines d'anis.			5				
Graines de millet.			11	6			
Graines de moutarde.	Le boisseau.		8				
Graines d'oignon.	La livre.		1	6			
Graines oléagineuses de toutes sortes non dénommées.			10				
Graines de paradis.			2				
Graines de persil.				1			
Graines de pimprenelle.	Le quintal.	1					
Graines de pivoine.	La livre.			6			
Graines de poireau.			1	6			
Graines, pois, quand l'importation des grains est défendue.	Le boisseau.		7	6			
Graines de prairie de toute sorte.	Le quintal.	1					
Graines de rabette.			10			1	
Graines de sainfoin.		1					
Graines de santoline.	La livre.		1	6			
Graines de trèfle.	Le quintal.	1					
Id. autres non dénommées.	La valeur.	30 p. 100					
Graisse de porc.	Le quintal.		8				
Id. autres.			1	8			
Granilla des colonies anglaises.	La livre.			2			
Id. autres.				10			
Gravures noires.	La pièce.			1			
Gravures coloriées.				2			
Grenade (fruits de).	1000 en n.	1	10				
Grenade (écorce de).	Le quintal.		15				
Grenats bruts.	La livre.		10				
Grenats taillés.		1	10				

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Guède (pastel).	Le quintal.	3					
Gypse des possessions anglaises et importé directement.	Le tonneau.		1	3			
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		1	11	8			
Haricots et haricots verts.	Le boisseau.			10			
Horloges.	La valeur.	25 p. 100					
Houblon.	Le quintal.	8	11				
Huile d'olive importée par bâtimens des Deux-Siciles, en sus du droit existant.	Le tonneau.		1	1			
Huile d'amandes.	La livre.			10			
Huile d'ambre.			5	6			
Huile d'anis.			4				
Huile d'aspic.			4				
Huile de bois de rose.	L'once.		5				
Huile de cajeput.			1				
Huile de canelle.			1				
Huile de carvi.	La livre.		4				
Huile de casse.	L'once.		1				
Huile produite de castor ou de ricin, importée des possessions anglaises d'Amérique.	Le quintal.		2	6			
Id. d'ailleurs et non importées directement.			1				
Huile de chénevis ou de chanvre importée des possessions anglaises.	Le tonneau.	1					
Huile chimique non dénommée.	La livre.		4				
Huile de coco.	Le quintal.		2	6			
Huile de fenouil.	La livre.		4				
Huile de genévrier.			2				
Huile de girofle.	La livre.		11				
Huile de grains, non dénommée.	Le tonneau.	1					
Huile de jasmin.	La livre.		4				
Huile de laurier.				3			
Huile de lavande.			4				
Huile de lin importée des possessions anglaises.	Le tonneau.	1					
Huile de macis.	L'once.		2	6			
Huile de marjolaine.	La livre.		4				
Huile de muscade.	L'once.		2	6			
Huile de néroli ou fleur d'oranger.			2				
Huile de noix.	La livre.			6			
Huile d'olive comestible.	Le tonneau.	8	8				
Huile de palme.	Le quintal.		2	6			
Huile parfumée non dénommée.	La livre.		4				
Huile de pierre.				10			
Huile de pin.				8			
Huile de poisson, de baleine, de pêche anglaise et importée directement des possessions anglaises par navires anglais.	Le tonneau.		1				
Id. de pêche étrangère.		26	12				
Huile de rabette.		1					
Huile de Rhodes.	L'once.		5				
Huile de romarin.	La livre.		4				

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Huile de roses.	L'once.		2				
Huile de santal.			2	6			
Huile de sassafras.	La livre.		2	6			
Huile de térébenthine.				8			
Huile de thym.			4				
Huile de vitriol.				6			
Huile non dénommée.	La valeur.	50 p. 100					
Hydromel.	Le gallon.		6	7			
Impressions en soufre.	La valeur.	5 p. 100					
Indigo des possessions anglaises.	La livre.			3			
Id. d'ailleurs.				4			
Instrumens de musique.	La valeur.	20 p. 100					
Ipécacuanha (racine d').	La livre.		1				
Iris (racine d').	Le quintal.		10				
Jais.	La livre.			2			
Jalap (racine de).				6		1	6
Jalap (résine de).			6	9		4	6
Jambons.	Le quintal.		8				
Joncs.	Ch. de 63 bott.		12				
Jus de limons, citrons oranges, brut, par chaque degré de pesanteur spécifique.	Le gallon.			½			
Jus de limons, etc., concentré, etc., des possessions anglaises.				¼			
Id. d'ailleurs.				½			
Kermès.	L'once.		1	8			
Laque. (Voyez Gommes).							
Laine des possessions anglaises et importées directement.	Exempte.						
Id. d'ailleurs ou non importée directement, valant moins de 1 schelling la livre.	La livre.			½			
Id. valant un schelling et plus.				1			
Laine (bourre de).	Le quintal.		19				
Langues fumées.	La douzaine.		3				
Lapis-lazulli.	La livre.		3	2			
Lard.	Le quintal.	1	8				
Laiton coulé en plaques ou barres, laitons jaunes.			4				
Laiton batu ou laminé.			6				
Lavande (fleurs).				10			
Lentilles.	Le boisseau.			10			
Lichens d'Irlande.	La livre.			1			
Lichens de roche pour teinture.	Le tonneau.		5				
Lichens non dénommés.	La valeur.	5 p. 100					
Liége brut.	Le quintal.		8				
Liége (bouchons de).	La livre.		7				
Limon (écorce de).				5			
Limons confits au sel et à l'eau.	La valeur.	20 p. 100					
Limons au sucre (comme bonbons. Voyez Bonbons).							
Lin et étoupes de lin ou de chanvre brutes ou préparées, du 5 juillet 1826 au 6 juillet 1827.	Le quintal.			3			

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Lin, etc., du 5 juillet 1827 au 6 juillet 1828.	Le quintal.			2			
Lin, etc., après le 5 juillet 1828.				1			
Litharge d'or ou d'argent.			2	2			
Litmus (mousse).			4				
Livres imprimés avant 1801, brochés ou reliés.		1					
Livres imprimés depuis 1801, br. ou rel.			5				
Lupins.			5				
Macaroni.	La livre.			2			
Macis des possessions anglaises, y compris celles situées dans le territoire de la compagnie des Indes orientales.			3	6		3	2
Id. d'ailleurs.			4	6		4	
Mangou (fruit des Moluques).	Le gallon.		6				
Manne.	La livre.			3		10	
Manuscrits.				2			
Marbres. (Voyez Pierres).							
Marmelades des possessions anglaises.				3			
Id. d'ailleurs.			1	3			
Mastic.	Le quintal.		6				10
Matelas.	La valeur.	20 p. 100					
Mèches de chandelles.	Le quintal.	4	8	8			
Médailles d'or et d'argent.	Exemptes.						
Id. d'autres.	La valeur.	5 p. 100					
Mélasse des possessions anglaises et importée directement.	Le quintal.		9				
Id. d'ailleurs ou non importée direct.		1	3	9			
Mercure.	La livre.			3			
Métal de cloche.	Le quintal.	1					
Métal (feuilles de) autres que d'or, en paquets de 250 feuilles.	Le paquet.		3				
Miel des possessions anglaises.	Le quintal.		5				
Id. d'ailleurs.			15				
Minerais non dénommés, autres que d'étain, qui reste soumis au droit de 20 p. 100 de la valeur.	La valeur.	5 p. 100					
Minéraux non dénommés.		20 p. 100					
Modèles de liége ou de bois.		5 p. 100					
Montres d'or, d'argent et autres métaux.		25 p. 100					
Morilles.	La livre.		2	9			
Moules de bustes, statues, figures.	Le quintal.		2	6			
Mousse de roche pour teinture. (Voyez Lichens.)							
Mules et mulets.	Par tête.		10				
Musc.	L'once.			6			
Myrrhe.	Le quintal.		6				
Nacre de perle.	La valeur.	5 p. 100					
Nard celtique.	Le quintal.	1				13	4
Nard indien.	La livre.		2	9		1	10
Nattes de Russie.	100 en nombre.	1	3	9			
Nattes non dénommées.	La valeur.	20 p. 100					
Nèfles.	Le boisseau.		1				

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACH.
		liv. sh. d	liv. sh. d.
Nitre.	Le quintal.	6	
Noir de fumée.		1	
Noisettes.	Le boisseau.	2	
Noix communes.		2	
Noix *de castor* importées des possessions anglaises.	Le quintal.	6	
Noix de coco, des possessions anglaises.	120 en nomb.	5	
Noix muscades des possessions anglaises et importées directement (y compris les possessions anglaises des territoires de la compagnie des Indes.)	La livre.	2 6	2 3
Noix muscades d'ailleurs ou non importées directement.		3 6	3 2
Noix vomiques.		2 6	
Noix non dénommées.	La valeur.	20 p. 100	
Ocre.	Le quintal.	1	
OEuillet. Voyez Racines.			
OEufs.	120 en nomb.	10	
Oignons.	Le boisseau.	3	
Oiseaux vivans.	La douzaine.	8	
Olives.	Le gallon.	2	
Opium.	La livre.	4	6
Or (Minerai d'), lingots et monnaies étrangères.	Exempts.		
Or faux.	La livre.	6	
Oranges et limons en caisses, jusqu'à 3000 pouces cubes de contenance.	La caisse.	2 6	
Id. de 5000 à 7300.		3 9	
Id, de 7300 à 14,000.		7 6	
Id. par chaque 100 pouces cubes au-dessus de 14,000.		7½	
Oranges et limons en vrac.	1000 en nomb.	15	
Id., ou bien, au lieu des droits ci-dessus, au choix de l'importateur.	La valeur.	75 p. 100	
Oranges et limons (écorces d').	La livre.	6	
Orcanette (racine d').		10	6
Oreillons à fabriquer la colle-forte.		4 9	
Orfévrerie d'argent doré entièrement.	L'once, poids de Troyes.	6 4	
Orfévrerie d'argent doré en partie.		6	
Orfévrerie d'argent pur.		4 6	
Orfévrerie d'or.		3 16 9	
Orge perlé.	Le quintal.	17 6	
Orpiment.		1 8 6	
Os d'animaux et de poissons autres que de baleine.	La valeur.	1 p. 100	
Os de sèche.	1000 en nomb.	12 6	
Osier pour vannerie en bottes n'excédant pas trois pieds de tour près du lien.	La botte.	1	
Ouvrages laqués.	La valeur	30 p. 100	
Ouvrages vernissés (*japanned ware*).		20 p. 100	
Ouvrages plaqués.		30 p. 100	
Paille pour tresses.	Le quintal.	1	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. liv. sh. d.	DRAWBACK. liv. sh. d.
Pains à cacheter.	La livre.	1 3	
Paniers.	La valeur.	20 p. 100	
Papier gris, de vieux cordage, avec la poix ou le goudron, sans autre mélange.	La livre.	3	
Papier de rebut et autre non dénommé.		9	
Papier de tenture, peint, orné, etc.	La yard carrée.	1	
Parchemin.	Les 12 feuilles.	10	
Pariétaire.	La livre.	6	4
Pâte d'amandes.	La valeur.	60 p. 100	
Patins.		20 p. 100	
Pavots (têtes de).	1000 en nomb.	3 6	2 4
Peaux d'agneau brutes, en laine.	100 en nomb.	1 6	
Peaux d'agneaux tannées et teintes ou coloriées.		15	
Peaux d'agneau préparées à l'huile.		4	
Peaux de belettes, brutes.		4 9	4 3
Peaux de blaireau, *id.*	La pièce.	1 6	1 4
Peaux de bœuf, de buffle, de cheval, de vache, brutes, fraîches, des possessions anglaises.	Le quintal.	1 2	
Id. d'ailleurs.		2 4	
Id., sèches, des possessions anglaises.		2 4	
Id. d'ailleurs.		4 8	
Id. de la côte ouest d'Afrique, de 14 liv. au plus la pièce.		2 4	
Id., tannées, des possessions anglaises.	La livre.	3	
Id. d'ailleurs.		6	
Id. (Queues.)	100 en nomb.	6	
Peaux de buffle préparées à l'huile.	La livre.	1 2	
Id. autres. Voyez Bœuf.			
Peaux de cabri brutes en poil.	100 en nomb.	6	
Peaux de cabri préparées et teintes ou coloriées.		15	
Peaux de castor, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.	La pièce.	4	
Id. d'ailleurs ou non importées directement.		8	
Peaux de chat, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.		3	
Id. d'ailleurs ou non importées directem.		6	
Peaux de cheval. Voyez Bœuf.			
Peaux de chèvre en poil apprêtées.	La douzaine.	6	
Id. non apprêtées.		3	
Peaux de chèvre autres qu'en poil, brutes.		2 10	
Id. tannées.		2	
Peaux de chien brutes.		10	
Peaux de chien de mer de Terre-Neuve, de pêche anglaise et importées directement.		1	
Id. d'ailleurs ou non importées directem.		5 2	
Peaux de cygne, brutes.	La pièce.	1	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACH.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Peaux de daim, brutes, de l'Inde.	La pièce.			4			
Id. des possessions anglaises d'Amérique importées directement.	100 en nomb.	1					6
Id. d'ailleurs ou non importées directement.	La pièce.			2			
Id. à demi préparées.				8			
Peaux d'écureuil, brutes.	100 en nomb.	11		6	10		4
Peaux d'écureuil, tannées.		17		6			
Id. (Queues) brutes.	La valeur.	20 p. 100					
Peaux d'élan, brutes.	La pièce.	1					
Peaux de *fisher*, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.				6			
Id. d'ailleurs ou non importées directement.		1					
Peaux de glouton des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.				6			
Id. d'ailleurs et non importées directement.	100 en nomb.	1					
Peaux d'hermine, brutes.	La pièce.			8			7
Peaux de *husse*, brutes.				6			
Peaux de lapin, brutes.	100 en nomb.	1					
Peaux de léopard, brutes.	La pièce.	9		6	9		
Peaux de lièvre, brutes.	100 en nomb.	1					
Peaux de lion, brutes.	La pièce.			6			
Peaux de loup, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.		1					
Id. d'aillenrs ou non importées directement.		2					
Peaux de loup tannées.		17		6			
Peaux de loutre, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.		1					
Id. d'ailleurs ou non importées directement.		1		6			
Peaux de martre, zibeline, brutes.		8		4			
Id. (Queues), brutes.		1		3			
Id. autres, brutes, des possessions anglaises d'Amériques et importées directement.				3			
Id. des territoires de la compagnie des Indes.		1		3			
Id. d'ailleurs ou non importées directement.				6			
Id. (Queues), brutes.	100 en nomb.	16		3			
Peaux de minck, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.	La pièce.			2			
Id. d'ailleurs ou non importées directement.				4			
Id. préparées.		2					
Peaux de moutons, brutes, en laine.	100 en nomb.			4			
Peaux de mouton tannées.		2					
Id. préparées.		4					

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Peaux de nutria, brutes.	100 en nombre.	12 6	
Peaux d'once, brutes.	La pièce.	7 6	
Peaux d'ours, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.		2 6	
Id. d'ailleurs ou non importées directement.		4 6	
Peaux de panthère, brutes.		9 6	
Peaux de putois, brutes.	La douzaine.	3 2	2 10
Peaux de rat musqué, brutes.	100 en nombre.	1	
Peaux de raton, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement.	La pièce.	1	
Id. d'ailleurs ou non importées directement.		2	
Peaux de renard, brutes, des possessions anglaises d'Amérique et importées directement..		4	
Id. d'ailleurs et non importées directement.		8	
Id. (Queues), brutes.	La valeur.	20 p. 100	
Peaux de Russie, tannées ou coloriées, rasées ou autrement préparées, entières.	La pièce.	5	5
Peaux de taupes, brutes.	La douzaine.	6	8 5
Peaux de tigre, brutes.	La pièce.	9 6	
Peaux de veau, brutes, fraîches, produit et importées des possessions anglaises.	Le quintal.	1 2	
Id. d'ailleurs.		2 4	
Peaux de veau, brutes, sèches, produit et importées des possessions anglaises.		2 4	
Id. d'ailleurs.		2 8	
Peaux de veaux tannées et non autrement préparées des possessions anglaises.	La livre.	1 4½	
Id. d'ailleurs.		9	
Peaux de veau marin, brutes, en poil, de pêche anglaise de Terre-Neuve et importées directement.	La douzaine.	1	
Id. de pêche étrangère ou non importées directement.		1	
Id. autres.		3	
Peaux de veau en poil, non dénommées.	100 en nombre.	17	
Id. autres, non dénommées, entières ou en morceaux, brutes, des possessions anglaises d'Amérique.	100 l. st. de val.	7 17 6	
Id. d'ailleurs.	La valeur.	20 p. 100	
Id. tannées et préparées non dénommées.		40 p. 100	
Peintures sur verre.		30 p. 100	
Id. et de plus.	Le quintal.	4	
Perlasse et potasse des possessions anglaises et importées directement.	Exemptes.		
Id. autres ou importées directement.	Le quintal.	6	
Perles.	La valeur.	5 p. 100	
Pierres à aiguiser, à rasoirs.	100 en nombre.	8 9	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh d.	liv. sh. d.
Pierres autres.	100 en nomb.	8 9	
Pierres ardoises, importées de Guernesey, Jersey, Sarck, Alderney, Man.	Exemptes.		
Id. d'ailleurs non dénommées.		66 10	
Id. encadrées.	La douzaine.	3	
Pierres cailloux à faïence ou à porcelaine.	Le tonneau.	2 6	
Id. autres.		13 6	
Pierres carreaux, autres que de marbre.	100 p. c. en s.	12	
Pierres à chaux.	La valeur.	20 p. 100	
Pier d'émeril.	Le tonneau.	1	
Pierres à filtrer.	La valeur.	50 p. 100	
Pierres lissoires (pour cartiers).	100 en nomb.	8	
Pierres lithographiques.	Le quintal.	3	
Pierres de marbre en blocs.	Le pied cube.	1	
Id. en carreaux, bruts.	Exempts.		
Id. polis, au plus de 2 pieds carrés.		10	
Id. ouvré, autre que tombes et carreaux de 2 pieds carrés au plus.	Le quintal.	3	
Pierres meulières ou de moulage.	100 en nomb.	3 16	
Pierres moellons.	La valeur.	20 p. 100	
Pierres à moudre, 1re dimension, 4 pieds de diamètre, 12 pouces d'épaisseur.	La paire.	11 8	
Id., 2e dimension, plus de 4 pieds de diamètre, de 6 à 12 pouces d'épaisseur.		6 3 6	
Pierres pour moulins à bras, de 3 pieds de diamètre et 6 pouces au plus d'épaisseur.		8 9	
Id. de 3 à 4 pieds de diamètre et de 6 pouces au plus d'épaisseur.		17 6	
Pierres-ponces.	Le tonneau.	1 13 4	
Pierres à polir.	La valeur.	20 p. 100	
Pierres sculptées ou mosaïques.	Le quintal.	2 6	
Pierres tumulaires, de marbre, polies, de 2 pieds carrés au plus.	Le p. c. en s.	2 6	
Id. brutes.		10	
Id. autres, brutes ou polies.		6	
Pierres de touche.	La valeur.	20 p. 100	
Pierres non dénommées.	100 liv. de val.	66 10	
Nota. Toute statue, groupe de figures, ornement de pierre ou de marbre pesant plus de 1 tonneau, paiera seulement le droit dû pour 1 tonneau de poids.			
Pierres gemmes autres que diamans, montées.	La valeur.	20 p. 100	
Id., non montées.		10 p. 100	
Pierres calaminaires.	Le quintal.	1	
Piment des possessions anglaises.	La livre.	5	
Id. d'ailleurs.		1 3	
Pipes à fumer.	La valeur.	30 p. 100	
Pistaches.	Le quintal.	10	
Plants d'arbres.			
Platine (minerai de).	La valeur.	5 p. 100	
Id. autres.	L'once.	1	
Plomb. Céruse.	Le quintal.	7	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Plomb (chromate de).	La livre.	2	
Plomb. Graphite.	Le quintal.	4	
Plomb en saumon.	Le tonneau.	2	
Plomb. Minerai (alquifoux).		1 5	
Plomb. Minium.	Le quintal.	6	
Plumes à écrire, brutes, de cygne.	1000 en nomb.	12	
Id. d'oie.		2 6	
Id. apprêtées.	La valeur.	30 p. 100	
Plumes à lit (ou lits de).	Le quintal.	2 4	
Plumes d'autruche, brutes.	La livre.	10	
Id., apprêtées.		1 10	
Plumes non dénommées, brutes.	La valeur.	10 p. 100	
Id. apprêtées.		20 p. 100	
Poils d'autruche.	La livre.	6	
Poils de buffle des possessions anglaises et importés directement.		4	
Id. d'ailleurs ou non importés directem.		6	
Poils de castor, bruts.		1 7	
Id. apprêtés.		4 9	
Poils de chameau des possessions anglaises et importés directement.	Exempts.		
Id. d'ailleurs ou non importés directem.	La livre.	1	
Poils de chèvre, bruts, des possessions anglaises et importés directement.	Exempts.		
Id. d'ailleurs et non importés directem.	La livre.	1	
Id. ouvrés et articles confectionnés.	La valeur.	30 p. 100	
Poils de lapin.	La livre.		
Poils de lièvre.			
Poils (*Polonia wool.*)			
Poils. (*Red wool.*)			
Poils de vache, bœuf, élan ou taureau.	Le quintal.	6	
Poils non dénommés.	La valeur.	5 p. 100	
Poiré.	Le tonneau.	22 13 8	
Poires fraîches.	Le boisseau.	7 6	
Poires sèches ou tapées.		10	
Poissons frais de pêche anglaise et par navires anglais.	Exempts.		
Poissons frais de pêche étrangère. Anguilles.	Le ch. d'un n.	13 1 3	
Id. Esturgeons.	Les 5 gallons.	9	
Id. Homards.	Exempts.		
Id. Huîtres.	Le boisseau.	1 6	
Id. Stockfish.	120 en nomb.	5	
Id. Turbots.	Exempts.		
Poissons salés, de pêche et de préparation anglaises.	Exempts.		
Poivre de toute sorte, des possessions anglaises, et importé directement (y compris celles des territoires de la compagnie des Indes orientales.)	La livre.	1	
Id. des autres places situées dans les territoires de la compagnie des Indes orientales.		1 2	
Id. d'ailleurs ou non importé directement.		1 6	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Poix des possessions anglaises.	Le quintal.	9	
Poix de Bourgogne (poix grasse).		8	
Id. autre.		10	
Pommades.	La valeur.	30 p. 100	
Pommes fraîches.	Le boisseau.	4	
Pommes sèches ou tapées.		7	
Pommes-de-terre.	Le quintal.	2	
Porcelaine peinte, dorée, ornée.	La valeur.	30 p. 100	
Porcelaine unie.		15 p. 100	
Potasse. Voir Perlasse).			
Poudre dentifrice.		30 p. 100	
Poudre à poudrer.	Le quintal.	9 15	
Poudre de senteur.		13 13	
Poudre de toute sorte qu'on peut employer en guise d'amidon.		9 10	
Presles et autres tiges à polir.	La valeur.	20 p. 100	
Présure.	Le gallon.	6	
Prunes fraîches, prunelles (prunes de Brignoles), etc.	La livre.	1 3	
Id. autres.	Le quintal.	1 7 6	
Prunes sèches ou pruneaux.	La livre.	1 3	
Quinine (sulfate de).	L'once.	1	
Rabette (tourteaux de).	Le quintal.	2	
Racines d'aulnée (inula campana).		13 6	9
Racines de contra-yerva.	La livre.	2	1 1
Racines d'éryngium.		6	4
Racines d'ipécacuanha.		1	2 8
Racines de ratanhia.		2	1 4
Racines de Seneka.		1 9	1 2
Racines de serpentaire.		2	1 2
Racines d'iris.	Le quintal.	2	
Raisins frais.	La valeur.	20 p. 100	
Raisins secs des possessions anglaises.	Le quintal.	10	9
Id. d'ailleurs, jubis (*sun*).		2 2 6	1 18
Id. d'ailleurs, picardats.		1	18
Id. autres, n'étant le produit d'aucune possession anglaise.		15	1
Raisins de Corinthe.		1 2	1
Râpé de raisin.	Le tonneau.	13 6	
Réglisse brute en racine.	Le quintal.	3 3 4	
Réglisse en poudre.		5 10	
Réglisse (jus de).		3 15	
Résine blanche des Pays-Bas (*rhin-hurst*).		14 3	9 6
Rhubarbe des possessions anglaises, y compris celles des territoires de la compagnie des Indes orientales.	La livre.	1	
Id. d'ailleurs.		2 6	
Riz mondé, des possessions anglaises.	Le quintal.	1	
Id. d'ailleurs.	Le boisseau.	15	
Riz non mondé des possessions anglaises.		1	
Id. d'ailleurs.		2 6	
Rocou en boules ou tablettes.	Le quintal.	4	
Rocou autre qu'en boules.		1	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Roses (feuilles de).	La livre.			2			
Rubans de fil, larges ou tresses, non ouvragés.				10			
Id. ouvragés.			5	2			
Sabots de chevaux et autres.	La valeur.	1 p. 100					
Safran bâtard. Voyez Carthame.							
Safre (oxide de cobalt).	Le quintal.		1				
Sagou en grains ou en laine, importé des possessions anglaises.			1				
Idem d'ailleurs.			10				
Salep.			1				
Salpêtre.			6				
Sang-dragon. Voyez Gommes.							
Sarrasin.	Le quarter.		11				
Salsepareille des possessions anglaises.	La livre.			6			
Idem autre.			1	3			10
Sang-dragon. Voyez Gommes.							
Sarrafras. V. Bois, autres que communs.							
Saucisses et boudins.				4			
Savon blanc ou marbré, des possessions anglaises dans les Indes orientales.	Le quintal.	1	8				
Idem d'ailleurs.		4	10				
Savons noir et vert, des possessions anglaises dans les Indes orientales.		1	3				
Idem d'ailleurs.		3	11	3			
Savons savonettes.	La livre.		1	8			
Savons (déchets de).	Le tonneau.		3	2			
Scilles fraîches.	Le quintal.		1				
Scilles sèches.			8				
Sel marin.	Exempt.						
Sel d'ambre.	La livre.		3	2			
Sel ammoniac.	Le quintal.		1				
Sel gemme.			8				
Sel de limon.	La livre.		4	9			
Sel de prunelle.	Le quintal.		1				
Séné.	La livre.			6			
Smalt, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.				8½			
Id., du 6 janvier 1827 au 6 janvier 1828.				7½			
Id., après le 6 janvier 1828.				4			
Soie en cocon.	Le quintal.		1				
Soie écrue.	La livre.			1			
Soie moulinée non teinte, en poil.			1	6			
Id. trame.			2				
Id. organsinée et pour crêpe.			3	6			
Soie moulinée teinte, en poil et trame.			3				
Id. organsinée et pour crêpe.			5	2			
Soies de porc ou de sanglier, brutes.	Les 12 livres.		3	7			
Id. préparées.			12				
Soude (barilla) importée des territoires de la compagnie des Indes orientales. V. Alcali.							
Soude ne contenant pas plus de 20 p. 100 d'alkali minéral, jusqu'au 6 janvier 1829.	Le tonneau.	8	10				

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Id. du 5 janvier 1829 au 6 janvier 1830.	Le tonneau.	6	10				
Id. après le 5 janvier 1830.		5					
Soude, contenant de 20 à 25 p. 100 d'alkali minéral, jusqu'au 6 janvier 1829.		11	5				
Id. du 5 janvier 1829 au 6 janvier 1830.		8	12				
Id. après le 5 janvier 1830.		6	12				
Soude, contenant de 25 à 30 p. 100 d'alkali minéral, jusqu'au 6 janvier 1829.		14	10				
Id. du 5 janvier 1329 au 6 janvier 1830.		11					
Id. après le 5 janvier 1830.		8	10				
Nota. Le remboursement des droits d'entrée acquittés sur les soudes employées au blanchiment des tissus de lin est maintenu tel qu'il résulte d'un acte du 26 mai 1826 (art. 40).							
Soude, contenant de 30 à 40 p. 100 d'alkali minéral, jusqu'au 6 janvier 1829.		18	10				
Id. du 5 janvier 1829 au 6 janvier 1830.		14					
Id. après le 5 janvier 1830.		11					
Soude, contenant plus de 40 p. 100 d'alkali, jusqu'au 6 janvier 1829.		22	6	8			
Id. du 5 janvier 1829 au 6 janvier 1830.		17					
Id. après le 5 janvier 1830.		13					
Soufre brut.	Le quintal.			6			
Soufre épuré.			6				
Soufre sublimé en poudre.			9	9			
Spa (ouvrages de).	La valeur.	30 p. 100					
Staphisaigre.	Le quintal.	1	8			18	8
Storax, calamite (naturel).		2				1	4
Storax préparé, liquide.			3	4		2	3
Id. en pains.			8	4		5	6
Succin. Voyez Ambre jaune.							
Sucre brun ou moscouade et terré sans être raffiné, jusqu'au 5 juillet 1827, produit et importé des territoires de la compagnie des Indes.			17				
Id. produit et importé des possessions anglaises d'Amérique.			4				
Id. d'ailleurs.		3	3				
Sucre raffiné.		8	8				
Sucre candi brun.		5	12				
Id. blanc.		8	8				
Sucre raffiné. Les primes accordées, par acte du 5 juillet 1825, aux sucres des possessions anglaises, et, par acte du 25 juillet 1828, aux sucres d'origine étrangère, sont réduites de deux dixièmes.							
Sucre. Les sucres double-raffinés, ou égaux en qualité aux sucres double-raffinés, ont droit à la prime, même quand le poids des pains excède 14 livres.							

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Suif importé des possessions anglaises d'Asie, d'Afrique et d'Amérique.	Le quintal.	1	
Sumac.		1	
Tabac en feuilles, brut, produit et importé des possessions anglaises d'Amériq.	La livre.	2 9	
Id. d'ailleurs.		3	
Tabac ouvré, en cigares.		9	
Tabac en rouleaux, en carottes, fabriqué dans le royaume uni, à deux milles de tout port où le tabac peut être importé.			2 7 ½
Tabac en poudre.		6	
Tableaux de 200 pieds carrés au plus.	La pièce.	10	
Id. et de plus par pied carré.	Le pied carré.	1	
Tabletterie non dénommée.	La valeur.	30 p. 100	
Talc.	La livre.	8	
Tamarins des territoires de la compagnie des Indes orientales.		6	
Tamarins des possessions anglaises d'Amérique ou de la côte ouest d'Afrique.		2	
Id. d'ailleurs.		8	
Tapioca.	Le quintal.	10	
Tares (graines pour pigeons).	Le quarter.	10	
Tartre brut.	Le quintal.	6	
Id. cristallisé (crème de tartre).		2	
Télescopes.	La valeur.	30 p. 100	
Térébenthine de Venise, Chio, Chypre.	La livre.	10	6
Id. d'ailleurs, valant jusqu'à 12 sh. le quin.	Le quintal.	5 4	
Id. valant plus de 12 sh. le quintal.		1 6 2	
Terre de Cologne (*taras*).	Le boisseau.	1 3	
Terre du Japon. V. Cachou.			
Terre de Sienne.		4	
Terre d'ombre.		4	
Terre verte de montagne (*verde*).		1	
Thé, ne paie qu'un droit d'excise.			
Thériaque de Venise.	La livre.	3 6	
Tincal. Voyez Borax.			
Tissus de coton, en pièces, blancs, purs ou mélangés.	La valeur.	10 p. 100	
Id. et de plus pour ceux imprimés.	La yard carrée.	3 ½	
Tissus de coton, articles confectionnés en tout ou partie.	La valeur.	20 p. 100	
Tissus de laine pure ou mélangée de coton, en pièces.		15 p. 100	
Id. Articles confectionnés.		20 p. 100	
Tissus de lin. Batistes et linons de France de 8 yards de long sur 7/8 de large, unis.	La pièce.	6	
Id. mouchoirs à bordures.		5	
Tissus de lin, linons autres que de France, ne contenant pas plus de 60 fils par pouce de chaîne.	La yard carrée.	9	
Id. contenant plus de 60 fils par pouce de chaîne.		1	
Tissus de lin, nappes damassées et ouvra-			

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
gées en pièces, du 5 janv. 1826 au 6 janvier 1827.	La yard carrée.	3	
(Réduction de ⅛ schelling, 1827. Pareille au 6 janv. de chacune des sept années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		2	
Tissu de lin, toile écrue, apprêtée, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		11	
(Réduction de ⅛ de 3 deniers au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		8	
Id. toile écrue, à voiles.		7 ½	
Tissus de lin, toile blanche, unie et ouvragée, rayée avec des fils teints ou non, ne contenant pas plus de 20 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		3	
(Réduction de ⅛ de 3 farthings au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		2 ¼	
Id. de 20 à 24 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		3 ½	
(Réduction de ⅛ de ½ denier au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		3	
Id. de 24 à 30 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		5	
(Réduction de ⅛ de 1 denier au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		4	
Id. de 30 à 40 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		6	
(Réduction de ⅛ de 3 ½ deniers au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		4 ½	
Id. de 40 à 60 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		1	
(Réduction de ⅛ de 4 deniers au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		8	
Id. de 60 à 80 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		1 2	
(Réduction de ⅛ de 4 deniers au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		10	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Id. de 80 à 100 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.	La yard carrée.	1 4	
(Réduction de ⅓ de 4 deniers au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		1	
Id. de plus de 100 fils par pouce de chaîne, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		2	
(Réduction de ⅛ de 6 deniers au 6 janvier 1827. Pareille réduction au 6 janvier de chacune des 7 années suivantes).			
Id. à partir du 5 janvier 1834.		1 6	
Nota. Au lieu des droits par yard établis sur les linons autres que de France, et sur la toile blanche, l'importateur sera libre de payer un droit *ad valorem* de 40 p. 100.			
Aucun surcroît de droits ne pourra être imposé sur aucune espèce de toile ou linon pour un nombre additionnel de fils n'excédant pas 2 fils dans les toiles qui n'ont pas 30 fils au pouce, ni pour un nombre additionnel de fils n'excédant pas 5 fils dans les toiles qui ont 30 fils et plus au pouce.			
Tissus de lin imprimés, en sus des droits établis.		3 ½	
Id. Voiles de fabrication étrangère à bord des bâtimens des sujets de sa majesté, servant ou non.	La valeur.	30 p. 100	
Id. autres.		30 p. 100	
Tissus de lin mêlés de coton ou de laine non dénommés, à partir du 5 jan. 1826, blancs.		25 p. 100	
Id. imprimés.		25 p. 100	
Id. plus.	La yard carrée.	3 ½	
Id. Articles confectionnés en tout ou partie avec des tissus de lin ou de chanvre purs, ou mélangés de coton ou de laine, et non autrement tarifés.	La valeur.	40 p. 100	
Soieries pures ou dans lesquelles il y a neuf dixièmes de soie, et où il n'entre ni or, ni argent, ni aucun autre métal.			
Tissus de soie, étoffes unies.	La livre.	15	
Id. façonnées.		1	
Id. satin uni.		16	
Id. façonné.		1 1	
Id. brochées.		1	
Tissus de soie, gaze unie.		17	
Id. rayée, façonnée, brochée.		1 7 6	
Tissus de soie, crêpe crêpé.		7	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACH.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Id. lisse.	La livre.		17	4			
Id. de Chine, uni ou façonné.			18				
Tissus de soie, velours uni.		1	2				
Id. façonné.		1	7	6			
Tissus de soie, rubans unis.			15				
Id. rubans façonnés.			17				
Id. rubans, satin unis.			16				
Id. satin façonnés.			18				
Id. de gaze, unis ou façonnés.		1	11	6			
Id. de velours unis.		1	2				
Id. façonnés.		1	7				
Tissus de soie, filet de fantaisie ou tricot.		1	4				
Les 12 paires de bas entiers ou les 24 paires de demi-bas unis ne pesant pas plus de 9 onces.		4					
Id. pesant de 9 à 12 onces.		3					
Id. pesant de 12 onces à 1 livre.		1	10				
Id. ne pesant pas plus de 1 livre ¼.		1	1				
Id. pesant de 1 livre ¼ à 2 livres.			16				
Id. pesant plus de 2 livres.			12				
Id. façonnés ou à jour, outre les droits ci-dessus.			12				
Bas dits *web*.			12				
Gants.		1	15				
Dentelle, unie appelée *filet* ou *tulle*.	La yard carrée.		1	4			
Tissus de soie. Etoffes mêlées d'or, d'argent ou autre métal, unies.	La livre.	1	10				
Id. façonnées.		1	16				
Gazes mélangées d'or, d'argent ou autre métal.		2					
Id. de coton, fil ou étame.			15				
Id. rayées ou façonnées.		1					
Id. de coton, fil, étame, avec or, argent ou autre métal, unies ou façonnées.		1	10				
Velours et peluche mêlés d'or, d'argent ou d'autre métal.			2	4			
Id. montés sur coton ou fils purs unis.			15				
Id. façonnés.			18				
Id. monté sur coton ou fil, avec or, argent ou autre métal.		1	10				
Rubans de soie, mêlés d'or, d'argent ou autres métaux unis.		1	10				
Id. façonnés.		1	16				
Id. de gaze mêlés d'or, d'argent ou autres métaux unis ou façonnés.		2	10				
Soieries provenant et importées des territoires de la compagnie des Indes orientales. Foulards et autres mouchoirs en pièce jusqu'à 6 yards long.	La pièce.		6				
Id. de 6 à 7 yards long.			7				
Id., plus, pour chaque yard en sus.	La yard.		1				
Taffetas et autres soieries unies ou façonnées, non dénommées.	La livre.		10				

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. shd.	liv sh. d.
Crêpes de la Chine unis.	La livre.	10	
Id. brochés.		1 4	
Soiries pures ou mélangées, non tarifées.	Par 100 l. de v.	30	
Id. de toute sorte, dénommées ou non, déclarées, pour la consommation intérieure, avant le 5 janvier 1827.		30	
Modes de soie pure ou dont la soie forme la plus grande partie. Turbans et bonnets.	La pièce.	15	
Chapeaux.		1 5	
Habillemens.		2 10	
Les mêmes articles paieront, au choix des employés des douanes.	Par 100 l. de v.	50	
Ouvrages de modes. Chapeaux.	La pièce.	1 5	
Habillement.		2 10	
Ou au choix des employés de la douane.	La valeur.	40 p. 100	
Turbans ou bonnets.	La pièce.	15	
Autres non dénommés.	La valeur.	30 p. 100	
Nota. Pour les tissus passibles de droits au poids ou à la valeur, le poids et la valeur doivent être déclarés ensemble.			
Tortue. (Voyez Ecaille).			
Tournesol.	Le quintal.	5	
Tourteaux de graines oléagineuses de toutes sortes.		2	
Tresses pour chapeaux d'écorce, de copeaux, de sparte, de crin.	La livre.	1	
Id. de paille.		17	
Truffes.		2 6	
Tulle de fil.		30 p. 100	
Vanille.		5	
Vases anciens, autres que de pierre ou de marbre.	La valeur.	5 p. 100	
Verjus.	Le tonneau.	73 12 9	
Vélin.	La pièce.	7 2	
Vermicelle.	La livre.	2	
Vermillon.		6	
Vernis non dénommé.	La valeur.	30 p. 100	
Verres à vitres de toute sorte, autre que de l'Allemagne, en feuilles.	Le quintal.	8 6 8	
Verres d'Allemagne, en feuilles.		10	
Verres en feuilles n'ayant pas plus de 9 pieds carrés en surface, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.	Le pied carré.	7	
Id. après le 5 janvier 1827.		6	
Id. de 9 pieds carrés à 14 pieds carrés, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		9	
Id. après le 5 janvier 1827.		8	
Id. de 14 pieds carrés à 36 pieds carrés, du 5 janvier 1826 au 6 janvier 1827.		10 6	
Id. après le 5 janvier 1827.		9 6	

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.			DRAWBACK.		
		liv.	sh.	d.	liv.	sh.	d.
Id. de plus de 36 pieds carrés, du 5 janvier 1826, au 6 janvier 1827.	Le pied carré.		12				
Id. après le 5 janvier 1827.			11				
Verres de montres.	La valeur.	20 p. 100					
Et en sus.	Le quintal.	4					
Verres ouvrés non dénommés et brisés.	La valeur.	20 p. 100					
Verroterie de toute sorte.	La livre.		2				
Vert-de-gris de toute sorte.			1				
Vessies.	La douzaine.			6			
Vinaigre ou acide acétique.	Le tonneau.	18	18				
Vins produits du Cap de Bonne-Espérance ou des territoires qui en dépendent, importés directement de cette possession.	Le gallon.		2	9			
Id. de toute sorte, non dénommés.			5	6			
Vins (lies de), mêmes droits que pour le vin, mais sans drawback à la sortie.							
Voitures de toute sorte.	La valeur.	30 p. 100					10
Yeux d'écrevisse.	La livre.		1	3			10
Zédoaire (racine de).			1	3			
Zinc en saumons.	Le quintal.		2				
Articles non manufacturés en tout ou partie, non repris ou non tarifés au présent acte ou dans aucun acte antérieur.	La valeur.	5 p. 100					

Nota. Tous les produits du sol ou de l'industrie de l'île Maurice paient comme les produits analogues du sol ou de l'industrie des possessions anglaises dans les Indes occidentales.

Tous les produits du sol et de l'industrie du Cap de Bonne-Espérance et dépendances paient comme les produits analogues du sol et de l'industrie des territoires de la compagnie des Indes orientales.

TABLEAU

DES DROITS A PERCEVOIR SUR LES MARCHANDISES EXPORTÉES.

Loi du 5 juillet 1825.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS.	DRAWBACK.
		liv. sh. d.	liv. sh. d.
Charbon de terre. *Coals* et *Cinders* à la mesure pour l'île de Man.	Le chaldron m. impériale.	1 6	
Id. pour les possessions anglaises.		1 6	
Id. pour toute autre destination par navires anglais.	Le chaldron m. de New-Castle.	17	
Id. pour toute autre destination par navires étrangers		1 10 3	
Id. au poids pour l'île de Man.	Le tonneau.	1	
Id. pour les possessions anglaises.		1	
Id. pour toute autre dstination par navires anglais.		5 9	
Id. par navires étrangers.		10	
Le charbon passé à un crible dont les trous n'ont pas plus de ⅜ de pouce, paie le même droit que le *culm* exporté à l'étranger.			
Charbon de terre. *Culm.* (fraisil) pour l'île de Man.	Le chaldron m. impériale.	6	
Id. pour les possessions anglaises.		6	
Id. pour toute autre destination par navires anglais.	Le chaldron m. de New-Castle.	4 6	
id. par navires étrangers.		8	
Laine brute valant moins de 1 sch. la liv.	La livre.	½	
Id. valant 1 sh. la livre et plus.		1	
Id. dite *woolfels*, *mortlings*, *shortlings*, filée, estame, couvertures, ouate et autres lainages susceptibles d'être remis à l'état de laine, et employés comme laine, matelas de laine peignée ou propre à être peignée.		1	
Peau de lapin.	100 en nomb.	1	
Peau de lièvre.		1	
Poil de lapin.	La livre.	1	
Poil de lièvre.		1	
Tous les autres produits du sol ou de l'industrie du Royaume uni, quelle que soit leur destination, paient.	La valeur.	½ p. 100	

Toutefois, sont exceptés de ce droit de ½ pour 100 les articles ci-après :

Articles exportés pour l'île de Man en vertu de permis spéciaux que les commissaires des douanes sont autorisés à délivrer.

Embarcations, provisions de bouche, habillemens et autres objets nécessaires aux pêcheries anglaises établies à Terre-Neuve ou aux colonies et îles anglaises de l'Amérique du Nord, dûment déclarés et directement expédiés pour lesdites destinations.

Fil de coton.

Grains, farine, drêche, biscuit, son, recoupe, orge perlé, orge d'Ecosse.

Habillemens militaires exportés avec l'autorisation des commissaires de la trésorerie pour les troupes de Sa Majesté servant en pays étranger.

Laine.

Lingots d'or et d'argent.

Mélasse.

Provisions.

Provisions de guerre exportées par la compagnie des Indes pour la défense de ses établissemens.

Sel.

Sucre raffiné de toute sorte et sucre candi.

Tissus de coton.

Tissus de laine pure ou mélangée de coton, exportés à destination des territoires de la compagnie des Indes.

Toile de lin pur ou mélangé de coton.

MARCHANDISES PROHIBÉES A L'ENTRÉE.

1°. *Prohibitions absolues.*

Animaux vivans. Agneaux, brebis, gros bétail (excepté 600 têtes qui peuvent être importées annuellement de l'île de Man dans le port de Chester), moutons, porcs.

Armes, munitions de guerre, importées comme marchandises, excepté par autorisation du Roi pour les arsenaux de Sa Majesté.

Drêche.

Esprits importés de l'île de Man.

Livres primitivement composés, écrits ou imprimés dans le Royaume uni et imprimés ou réimprimés à l'étranger, importés comme objet de commerce (excepté les livres non réimprimés dans le Royaume uni depuis vingt ans), ou livres faisant partie de collections dont la majeure partie a été composée ou écrite à l'étranger.

Monnaie fausse ou monnaie contrefaite, monnaie d'argent au coin du Royaume uni, ou toute monnaie contrefaite n'ayant ni le poids ni la qualité déterminés.

Poissons de pêche ou *salaison étrangère*, ou importés par bâtimens étrangers, excepté les turbots et homards, stockfisch, anguilles vivantes, anchois, esturgeons, boutargues et caviar.

Poudre à canon. Excepté par autorisation du Roi et pour les arsenaux de S. M.

Tabac en côtes, dépouillé de la feuille, manufacturé ou non.

Tabac en poudre.

Tabatières.

2°. *Prohibitions relatives.*

Articles détachés. Ne peut être importée toute portion distincte et séparée de quelque article que ce soit, sujet aux droits à la valeur, non accompagnée de l'autre portion ou des autres parties du même article.

Esprits. Ne peuvent être importés que par des navires jaugeant 70 tonneaux au moins, et dans des barriques de 40 gallons ou en caisses d'au moins trois douzaines de bouteilles.

Le rhum des plantations anglaises doit être dans des tonneaux contenant 20 gallons au moins, ou dans des caisses de trois douzaines de bouteilles au moins.

Gants. Jusqu'au 5 juillet 1827, les gants ne pourront être importés que dans le port de Londres, et en paquets contenant au moins cent douzaines desdits gants, et par des navires de 70 tonneaux au moins.

Marchandises de la Chine. Ne peuvent être importées que par la compagnie des Indes orientales et dans le port de Londres seulement.

Marchandises des territoires de la compagnie des Indes orientales. Ne peuvent être importées que dans les ports approuvés par les lords de la trésorerie et déclarés par ordre du conseil propres à cette importation.

Peaux, cornes et autres dépouilles d'animaux. Le Roi peut, par un ordre du conseil, en prohiber l'importation dans l'intérêt de la salubrité publique.

Tabac en feuilles et en poudre. L'importation ne peut avoir lieu que par bâtimens du port de 120 tonneaux au moins, et en barriques, baril ou caisses contenant chacun au moins 100 livres de pur tabac, s'il vient des Indes orientales, ou 450 livres s'il vient d'ailleurs; il ne peut être empaqueté en sacs ou balles dans les mêmes barriques, barils ou caisses, ni séparé ou divisé, sauf celui qui vient de la Turquie, lequel peut être empaqueté intérieurement en sacs ou balles, ou séparé et divisé dans l'intérieur de la balle, pourvu que le colis extérieur contienne au moins 450 livres net.

Le poids brut du tabac contenu dans chaque colis doit être indiqué dessus, ainsi que la tare.

Sont ouverts à l'importation du tabac les seuls ports de Londres, Liverpool, Bristol, Lancastre, Cowes, Falmouth, Whitehaven, Leith, Hull, Port-Glasgow, Greenock, Newcastle, Upon-Tyne, Plymouth, Belfast, Cork, Drogheda, Dublin, Galway, Limerick, Londonderry, Newry, Sligo, Waterford et Wexford.

Mais tout bâtiment uniquement chargé de tabac peut entrer dans les ports de Cowes ou de Falmouth pour y attendre des acheteurs et y séjourner 14 jours, pourvu que le capitaine du navire fasse son rapport au collecteur ou contrôleur du port.

Thé. Ne peut être importé que des lieux de production par la compagnie des Indes orientales, et dans le port de Londres seulement.

Tissus de soie. Jusqu'au 5 juillet 1827, les soieries ne pourront être importées que dans le port de Londres seulement.

Sont exceptées

Celles importées directement de Bordeaux dans le port de Dublin;

Celles provenant et importées des territoires de la compagnie des Indes orientales, lesquelles seront admises dans tous les ports ouverts à l'importation des produits de ces territoires en général;

Les crêpes, gazes, dentelles, tulles, filets de fantaisie ou tricots, les objets de mode ou d'habillement, lesquels pourront entrer dans le port de Douvres et dans tous les ports ouverts aux produits de la compagnie des Indes orientales;

Les soieries importées pour l'entrepôt et la réexportation ultérieure, lesquelles pourront entrer dans tous les ports ouverts aux produits des territoires de la compagnie des Indes orientales.

Les soieries ne pourront être importées par bâtimens de moins de 70 tonneaux.

Sont exceptés

Les importations directes du port de Calais au port de Douvres, qui pourront avoir lieu par bâtimens de 60 tonneaux et au-dessus.

Les soieries ne seront importées qu'en ballots, dont chacun devra contenir au moins un quintal.

Sont exceptés

Les crêpes, gazes, dentelles, tulles, filets de fantaisie ou tricots, objets de mode et d'habillement, lesquels pourront être importés en ballots du volume de 9 pieds cubes au moins, et ne renfermant aucune autre espèce de soieries.

Les soieries larges et rubans, autres que mouchoirs, châles, écharpes, tulles, filets de fantaisie ou tricots, et autres que les soieries et rubans provenant et importés des territoires de la compagnie des Indes orientales, ne pourront être admis dans

la consommation intérieure qu'en pièces ou demi-pièces de la longueur ci-après :

Soiries larges, la pièce, 66 yards au plus de longueur.
60 au moins

Sont exceptés.

Les velours et soieries mélangées d'autres matières qui pourront être importés en demi-pièces de 29 yards de longueur au moins, de 32 yards au plus.

Rubans, la pièce, 35 yards au moins de longueur.
37 au plus
la ½ pièce, 17 au moins
19 au plus

Toutes ces pièces et demi-pièces seront isolées et entières : chacune d'elles sera, d'un bout à l'autre, de même qualité. Celles des soieries larges seront terminées sur le métier par des chefs ou marques faisant partie du tissu.

Les soieries en pièces, roulées sur des cylindres et tablettes ou autrement, ne pourront être importées pour la consommation intérieure.

Sont exceptées

Celles provenant et importées des territoires de la compagnie des Indes orientalles.

Ne seront pas sujets aux réglemens et restrictions ci-dessus les articles suivans, quoiqu'en partie composés de soie :

Fleurs artificielles et autres imitations du même genre ;

Ombrelles, parapluies, éventails, écrans et autres articles non destinés à l'habillement et l'ameublement ;

Etoffes dans lesquelles la soie n'entre pas pour un dixième.

Toutes marchandises importées de l'île de Man, à moins qu'elles ne proviennent du sol ou de l'industrie de ladite île.

Vin. Ne peut être importé que par un bâtiment jaugeant 60 tonneaux au moins et dans des barils contenant au moins 21 gallons ou dans des caisses renfermant au moins trois douzaines de bouteilles d'un litre, ou six douzaines de bouteilles d'un demi-litre, excepté pour usage particulier et avec permission des commissaires de la douane.

MARCHANDISES PROHIBÉES A LA SORTIE.

Horloges et montres. Toute boîte intérieure ou extérieure, étuis ou cadrans de métal finis, séparés du mouvement, portant dans l'intérieur le nom de l'horloger.

Instrumens et outils. Tout instrument, presse, papier, propre ou en usage pour apprêter, fabriquer, presser, achever les tissus de laine, de coton, de lin ou de soie dans les manufactures anglaises, ou toute autre marchandise dans laquelle la laine, le coton, le lin ou la soie sont employés, ou bien toute partie des même machines, presses, papier ou instrument, ou tout modèle ou plan de ces mêmes objets, excepté les cardes à laine ne valant pas plus de 4 sh. la paire, et les cardes pour fileurs ne valant pas plus de 1 sh. 6 pences la paire, en usage dans les manufactures de laine.

Les blocs, planches, outils, instrumens ou ustensiles employés ordinairement pour préparer, travailler ou achever l'impression des calicots, cotonnades, mousselines et toiles, ou toute partie de ces mêmes instrumens.

Les cylindres simples ou à rainures, ou de toute autre forme, en fer fondu, fer battu ou acier pour laminer le fer ou tout autre métal, et les châssis, lits, pilastres, vis, pignons, et tout outil, instrument ou ustensile en faisant partie.

Les cylindres, fendeurs, châssis, lits, piliers et vis pour les fonderies.

Les presses de toute sorte en fer, en acier ou autres métaux, fixées par une vis ayant plus d'un pouce et demi de diamètre, ou toute partie de ces divers articles, ou tout modèle des ustensiles ci-dessus mentionnés ou de quelqu'une de leurs parties.

Toutes sortes d'ustensiles, outils ou machines servant à la fonte et au forage des ca-

nons ou de toute autre pièce d'artillerie ; toute partie de ces mêmes machines ou tout modèle d'outils, ustensiles, instrumens ou machines employés à ladite fonte, etc.

Les timbres de main, les timbres à tête de chien, ceux à poulie, les marteaux et enclumes pour timbres.

Les presses de toutes sortes à découper; les lits ou emporte-pièces à leur usage, soit montées, soit en parties détachées.

Instrumens pour rayer ou couvrir (*scoring or shading engines*).

Presses et coins pour les boutons de corne.

Métal laminé avec argent.

Parties de boutons non ajustées aux boutons ou imparfaites.

Outils pour ciseler, moules pour jeter les boucles, boutons et anneaux.

Outils pour fabriquer les coins.

Outils pour faire les queues de boutons.

Laps de toutes sortes.

Outils pour tenir le verre.

Instrumens pour couvrir les fouets.

Barres de métal recouvert d'or ou d'argent et pierres pour brunir appelées communément *sanguines*, brutes ou préparées pour servir.

Moules en fil de métal pour fabriquer le papier.

Roues de métal, de pierre, ou de bois, pour couper, dégrossir, unir, polir, ou graver le verre.

Purcellas, tenailles, ciseaux et cannes peur souffler le verre.

Roues de potier et tours pour aplatir, arrondir et tourner.

Outils employés par les selliers fabricans de harnais et de brides; savoir : *candle strainers*, *side strainers*, *point strainers screasingirons*, *screw-creasers*, fers à roues, fers à siéges, fers à ressorts *clams* et couteaux à tête.

Les métiers pour faire des habillemens.

Passementerie. Tout métal inférieur à l'argent, filé, mêlé travaillé ou appliqué sur la soie, ou doré, étiré en fil, battu en feuilles, filé, etc., ou mélangé avec des dentelles, franges, cordons, brederies ou boutons, fabriqué dans les manufactures de dentelles d'or ou d'argent, ou appliqué à la soie, ou travaillé en paillettes d'or ou d'argent, ou en perles, ou toute autre matière fabriquée dans les manufactures de dentelles d'or ou d'argent pour imiter ces mêmes dentelles, franges, cordons, broderies ou boutons, cuivre, bronze ou autre métal argenté, étiré en fil, battu en planches ou travaillé en paillettes ou perles, et toute autre matière en usage dans les manufactures de dentelles d'or ou d'argent ou pour l'imitation des mêmes dentelles, franges, cordons, broderies ou boutons, toute autre matière servant à la fabrication des mêmes objet, renfermant plus de trois deniers d'argent fin par livre (avoir du poids) desdits cuivre, bronze ou autre métal. Tout métal doré, argenté, verni, coloré ou autre, travaillé ou mélangé avec l'or ou l'argent, dans toute manufacture de dentelles, franges, cordons, broderies ou boutons.

MARCHANDISES DONT LA SORTIE PEUT ÊTRE PROHIBÉE
PAR PROCLAMATION OU PAR ORDRE DU CONSEIL.

Armes, *Munitions*, *Poudre à tirer*.

Munitions, pour les troupes de terre et de mer, et tout article (le cuivre excepté) que S. M. peut juger susceptible d'être converti en munitions ou d'accroître la quantité de ces munitions.

Perlasse et Potasse.

Provisions, ou toute espèce d'alimens pouvant servir à la nourriture de l'homme.

DROITS A PERCEVOIR SUR LES MARCHANDISES EXPORTÉES.

Tissus de laine et de lin mélangés, fabriqués dans le Royaume-Uni, exportés.

pour les territoires de la Compagnie des Indes-Orientales. (Art. 37 de l'Acte du Parlement, sanctionné le 7 août 1832.) Exempts.

PROHIBITIONS RELATIVES.

Tabac. — Les commissaires de la trésorerie sont autorisés à ouvrir à l'importation ou à l'entrepôt du tabac en carottes ou en poudre un plus grand nombre de ports que ceux actuellement désignés. Il sera donné avis des nouveaux ports ouverts dans les gazettes de Londres ou de Dublin, selon qu'il s'agira de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande. (Art. 9.)

Vins. — La disposition de l'acte de 1825, qui ne permettait l'importation que par bâtiment jaugeant 60 tonneaux au moins, est rapportée. (Art. 13.)

Disposition réglementaires extraites de l'acte du 3 août 1832, portant modification à la législation antérieure.

DÉCLARATIONS.

Tout individu qui, à l'entrée du Royaume-Uni, déclare en douane des marchandises, sans y être dûment autorisé par le propriétaire ou le consignataire desdites marchandises, est passible d'une amende de 100 livres sterling.

Cette disposition ne s'applique pas aux individus agissant en vertu de délégation des compagnies de bassins et autres corporations autorisées par la loi à faire des déclarations. (Art. 16.)

CONTREBANDE.

Tout individu qui réunit ou autorise à réunir des individus pour débarquer, embarquer ou ransporter des marchandises prohibées ou non soumises au paiement des droits, est condamné à 100 livres sterling d'amende par chaque personne réunie pour cette opération. (Art. 18).

Tout acte de contrebande sur le thé ou tissus de soie étrangers entraîne : 1° une amende du triple de la valeur desdits articles, fixée d'après le prix courant (droits compris) des articles analogues, première qualité, au lieu même du délit; 2° emprisonnement immédiat des prévenus, à moins qu'ils ne fournissent caution égale au montant intégral de ladite amende; 3° incapacité de servir dans la marine royale. (Art. 19.)

Les employés de la douane ou de l'excise, et tous individus dûment requis pour la répression de la contrebande, peuvent, sur le soupçon raisonnable de fraude, arrêter et visiter les charrettes, fourgons, pour s'assurer si elles renferment des marchandises de l'espèce, sans qu'il y ait jamais lieu à aucune poursuite contre eux pour lesdites arrestations et visites, dans le cas où les voitures arrêtées ne renferment pas de contrebande. Le refus de se soumettre à la visite est puni d'une amende de 100 livres sterling. (Art. 21.)

Les employés de la douane ou toute personne agissant sous la direction des commissaires des douanes, munis d'un ordre (*writ of assistance*) de la Cour de l'échiquier et assisté d'un officier de paix, constable, etc., peuvent, pendant le jour, rechercher dans les maisons, boutiques, caves, magasins, etc., les marchandises prohibées, ou non, qui n'ont pas payé les droits, et, en cas de résistance, briser les portes et colis, pour saisir lesdites marchandises, et les déposer dans les entrepôts de la douane du port voisin. Les officiers de paix peuvent agir dans les limites et hors des limites de la paroisse ou ville où ils exercent naturellement leurs fonctions. (Art. 24.)

La résistance aux officiers de l'armée de terre ou de mer, agissant en vertu d'autorisation, aux employés de la douane, ou à tous individus appelés à leur prêter main-forte dans la répression de la contrebande, la soustraction ou la destruction des marchandises pour empêcher la saisie, sont punies d'une amende de 100 liv. sterl. (Art. 25.)

Tout présent, tout offre de présent aux employés de la douane, aux officiers de l'armée de terre et de mer, ou à tous autres individus ci-dessus désignés, pour les porter à négliger leur devoir, entraine une amende de 200 livres sterling. (Art 26.)

Toute embarcation, toutes marchandises saisies en vertu d'une loi de douane et contre lesquelles il y a eu poursuite, sont réputées condamnées si le propriétaire ne les réclame pas par écrit dans le délai d'un mois. (Art. 27.)

Tout individu condamné à une amende sera, s'il ne la paie pas, emprisonné jusqu'à fin de paiement. (Art. 28.)

Tout individu employé à la répression de la contrebande en vertu de l'ordre d'un employé quelconque des douanes est réputé légalement employé à cet effet, et la simple notoriété suffit pour établir la légalité de l'emploi, à moins de preuve du contraire. (Art. 29.)

Toute marchandise dont l'importation est soumise à une restriction quelconque, quand elle est saisie sur un point du Royaume-Uni, doit être désignée comme sujette et soustraite au paiement des droits dans les actes de poursuites en confiscation. (Art. 30.)

Les individus emprisonnés qui ne comparaissent pas ou qui déclinent l'ordre de comparution sont, au bout de vingt jours, jugés par défaut, et déclarés corps et biens responsables des condamnations prononcées. (Art. 31.)

ENTREPÔT.

Abandon du cacao entreposé pour paiement des droits. — L'abandon de partie d'une quantité de cacao entreposé peut avoir lieu, pour le paiement des droits, dans le délai d'un mois après la mise en entrepôt. La quantité non abandonnée est considérée comme la seule quantité importée : dans ce cas, il n'est fait aucune déduction pour cause d'avarie pendant le voyage. (Art. 41.)

Suppression des restrictions à l'extraction d'entrepôt des vins en bouteilles. — Est rapportée la disposition de l'acte relatif à l'entrepôt, qui ne permettait d'extraire le vin que par caisses contenant trois douzaines dites *quart bottles* ou six douzaines de bouteilles dites *pint bottles*. (Art. 42.)

Reexportation des spiritueux étrangers. — Les spiritueux étrangers entreposés pourront, dans l'entrepôt, être mis en bouteilles dites *quart bottles* pour la réexportation. (Art. 43).

Bonification de droits sur les spiritueux pour cause de détérioration naturelle. — Les spiritueux qui, par des causes naturelles, perdront de leur force, ou diminueront de quantité dans les entrepôts de sécurité spéciale, jouiront, à leur sortie pour la consommation intérieure, d'une remise de droits proportionnelle à la perte ou à la diminution ci-dessus, pourvu qu'elles ne soient pas de plus de 10 pour 100 au-dessous de la preuve. (Art. 44).

Quotité des bonifications sur les spiritueux déclarés pour la consommation intérieure. — Tous les spiritueux entreposés dans des magasins autres que de sécurité spéciale, mais approuvés pour le dépôt des spiritueux et déclarés convenables, sûrs et de construction *substantielle* et à proximité des lieux habituels de débarquement et d'embarquement, jouiront, à leur sortie pour la consommation intérieure, des bonifications suivantes par 100 gallons, preuve de l'hydromètre.

Pour 6 mois au plus.	1 gallon.	
De plus de 6 à 12 mois.	2	
De plus de 12 à 18 mois.	3	
De plus de 18 mois à 2 ans.	4	
Au-delà de 2 ans.	5	(Art. 45.)

Non-bonification pour cause de détérioration accidentelle. — Il n'est accordé aucune bonification pour le coulage, pour toute autre cause accidentelle, ou pour déficits plus considérables que ceux constatés. (Art. 46.)

Liquidation des droits sur les sucres extraits d'entrepôt. — *Déchet légal.* — Pour le sucre déclaré comme devant être extrait d'entrepôt pour la consommation intérieure, le droit sera liquidé sur le poids de la quantité effectivement extraite, et non d'après la quantité constatée au moment du débarquement. Toutefois, si ledit sucre est déposé dans des magasins non déclarés de *sécurité spéciale*, l'allocation

pour déchet ou diminution de la quantité constatée au moment du débarquement n'excédera pas, pour les trois premiers mois de séjour en entrepôt, 5 pour 100 de cette quantité, et, pour chacun des mois suivans, 2 pour 100. (Art. 47.)

Franchise des articles extraits d'entrepôt comme provisions de bord. — Il ne sera perçu aucun droit sur les articles de l'espèce embarqués, conformément aux réglemens, à bord de navires jaugeant 70 tonneaux au moins, expédiés à destination de l'étranger, pour un voyage dont la durée probable, aller et retour, ne sera pas de moins de 40 jours. (Art. 48.)

PRIMES.

La prime à l'exportation du cordage et du fil dit *spun yarn* est supprimée. (Article 49.)

Commerce des spiritueux à Guernsey, etc. — Les spiritueux en bouteilles pourront être importés à Guersey, Jersey, Alderney ou Sark, et en être exportés, pourvu que ce soit par navires à voiles carrées de 100 tonneaux au plus. (Art. 51.)

ÉTATS-UNIS.

Il nous a paru utile de donner, dès aujourd'hui, comme complément de l'exposé qui précède, le *Tarif des Etats-Unis de l'Amérique septentrionale*, actuellement en vigueur, bien que, suivant toutes probabilités, des modifications majeures y seront prochainement apportées.

Avis important.

Sont rapportées, à partir du 3 mars 1833, les dispositions d'actes du Congrès, qui prescrivent l'addition de 10 ou 20 pour 100, suivant la provenance, au coût ou à la valeur des marchandises importées, dans la liquidation du droit afférent à ces marchandises, ou qui imposent des droits sur cette valeur additionnelle. Le nouveau mode d'évaluation est indiqué ci-après.

L'application du droit différentiel de 10 pour 100 est étendue à tous les articles pour lesquels ce droit n'a pas été nominativement spécifié.

La franchise de cette surtaxe reste d'ailleurs garantie aux produits du sol et de l'industrie française, importés sous pavillon français, en raison des conventions et traités entre la France et les Etats-Unis.

TABLEAU DES DROITS D'ENTRÉE (1).

(Il n'est perçu aucun droit sur les marchandises à la sortie des États-Unis.)

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. (2) c.
Acide muriatique.	La livre.	3
— nitrique (eau-forte).	La valeur.	12 ½ p. 100
— sulfurique.	La livre.	3
— tartrique.	La valeur.	15 p. 100
Acier brut.	Le quintal. (112 livres).	1 50
— filé. Voy. Fer de tréfilerie.		
— ouvré. Équerres. Voy. Taillanderie.		
— ouvré. Garnitures de sellerie, polies. Voyez Sellerie.		
— ouvré. Yards (aunes ou règles). Voy. Taillanderie.		
— Autres ouvrages. Voy. Fer ouvré.		
Alun.	Le quintal.	2 50
Ancres et parties d'ancre, confectionnées en tout ou en partie.	La livre.	2
Ardoises de toutes sortes.	La valeur.	25 p. 100
Armes à feu. Carabines.	La pièce.	2 50
— Mousquets ou fusils.	Le *stand*. (3)	1 50
— Autres de toutes sortes.	La valeur.	30 p. 100
Balais de crin et de feuilles de palmier.		15 p. 100
Bichromate de potasse.		12 ½ p. 100
Bière, ale ou porter en bouteilles.	Le gallon.	20
— ale ou porter non en bouteilles.		15
Bois communs, bruts, en madriers et planches.	La valeur.	25 p. 100
— communs ouvrés de toutes sortes, non dénommés (comme bruts).		
— communs ouvrés en ouvrage d'ébénisterie. Voy. Ébénisterie.		
Bonneterie de laine.		25 p. 100
Bonnets de fourrure et laine.		30 p. 100
— non autrement dénommés pour femmes. V. Ouvrages de modes.		
Bottes, demi-bottes et bottines. V. Cordonnerie.		
Boucles et anneaux en acier, en fer, pour sellerie, harnais, etc. V. Sellerie-Garnitures.		
Bouteilles de verre. Voy. Verre.		
Bracelets de cheveux. Voy. Cheveux ouvragés.		

(1) L'acte du 14 juillet 1832 n'a fait que maintenir, pour un certain nombre d'articles, les droits antérieurement existans. Nous avons cru devoir reproduire, au tableau ci-dessus, tous ces articles, avec l'indication de leurs droits respectifs, et compléter ainsi le tarif des Etats-Unis.

(2) Le dollar = 5 fr. 42 cent.

(3) Le *stand* ou la pièce accompagnée de ce qui constitue l'équipement de l'arme.

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. c.
Brides. Voy. Sellerie		
Briques.	La livre.	15 p. 100
Bronze ouvré en ouvrages non dénommés.		25 p. 100
Broquettes (brads). Voy. Clous.		
Brosses de toutes sortes.		25 p. 100
Burlaps. Voy. Tissus de chanvre.		
Câbles de fer ou chaînes, et parties de câble ou chaîne, confectionnés en tout ou partie.	La livre.	3
Nota. Il n'est point alloué de drawback à l'exportation des câbles de fer ou parties desdits câbles.		
Calomel. Voy. Mercure préparé.		
Cannes et bâtons.	La valeur.	25 p. 100
Carbonate de soude.		15 p. 100
Carreaux de terre cuite. Comme briques.		
Casquettes. Voy. Chapeaux.		
Céruse.	La livre.	5
Chaînes et parties de chaînes. V. Câbles.		
Chanvre brut.	Le tonneau.	40
— ouvré. Cordages. V. Cordages.		
— tissus. Voy. Tissus de chanvre.		
— tissus. Autres ouvrages non dénommés.	La valeur.	25 p. 100
Chapeaux de bois, écorce, osier. Chapeaux de paille.		
— de cuir.		30 p. 100
— de laine. Feutres ou corps de chapeau de laine pure ou mélangée.	La pièce.	18
— de laine, autres.	La valeur.	30 p. 100
— de paille d'Italie (Livourne), de Sparterie et autres.		30 p. 100
— Voy. Tresse de paille pour chapeaux.		
— de tissus non dénommés, pour femme. V. Modes.		
Cheveux non ouvragés par les perruquiers.		15 p. 100
— ouvragés en bracelets. Comme non ouvrag.		
Chromate de potasse.		12 ½ p. 100
Cigares.	Le millier.	2 50
Clous de fer. Brads, broquettes, ne pesant pas plus de 16 onces les 1000 en nombre.	1000 en nomb.	5
— pesant plus de 16 onces.	La livre.	5
— Nails simplement coupés ou terminés.		5
— Spikes, broches.		4
— Sprigs, stags, pointes. Comme broquettes.		
Coiffure (ornemens pour la). V. Modes.		
Colliers d'ambre, de cire, de composition et autres.	La valeur.	15 p. 100
Confitures de toutes sortes.		25 p. 100
Conserves au sucre et à l'eau-de-vie. V. Confit.		
Cordages goudronnés.	La livre.	4
— non goudronnés.		5
Cordonnerie. Bottes, demi-bottes et bottines.	La paire.	1 50

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées. doll. c.
— Souliers et pantoufles de soie.	La paire.	30
— Souliers de cuir.		25
— Souliers de nankin, prunelle.		25
— Souliers de stuff.		15
— Souliers pour enfans.		
Coton filé, non tors et tors. Voy. Fil de coton.		
— en tissus. Voy. Tissus de coton.		
Couperose.	Le quintal.	2
Couteaux à main. Voy. Taillanderie.		
Couvertures de laine ne valant pas, au lieu d'exportation, plus de 75 cent. la pièce.	La valeur	5 p. 100
— autres		25 p. 100
Crayons de mine de plomb.		25 p. 100
Cuir brut.		30 p. 100
— ouvré. Cordonnerie. Voy. Cordonnerie.		
— ouvré. Sellerie et carrosserie. V. Sellerie.		
Cuivre ouvré. Autres ouvrages non dénommés.		30 p. 100
— ouvré. Garnitures de harnais, voitures, selleries. Voy. Sellerie, Garnitures.		
— ouvré, Vases, batteries de cuisine et autres ouvrages non dénommés.		25 p. 100
Dames-jeannes de Verre. Voy. Verre.		
Drogueries servant à la médecine ou à la teinture. Voyez produits chimiques.		
Eau-forte. Voy. Acide nitrique.		
Ebénisterie (ouvrage d').		30 p. 100
Enclumes confectionnées en tout ou partie.	La livre.	2
Esprits de grains, 1re preuve.	Le gallon (1).	57
— 2e *Id.*		60
— 3e *Id.*		63
— 4e *Id.*		67
— 5e *Id.*		75
— au-dessus de la 5e épreuve.		90
— autres que de grains 1re épreuve.		53
— 2e *Id.*		53
— 3e *Id.*		57
— 4e *Id.*		63
— 5e *Id.*		72
— au-dessous de la 5e preuve.		85
Estame (étoffes d'). Voy. Tissus de laine.		
Etain ouvré en ouvrages non dénommés.	La valeur.	25 p. 100
Eventails.		25 p. 100
Fanons de baleine provenant de pêche étrang.		12½ p. 100
Faux et facilles. Voy. Taillanderie.		
Fer de fontes en gueuses.	Le quintal.	50
— de fonte moulée. Vases ou poterie non autrement dénomm s.	La livre.	1½
— de fonte ouvrée. Autres ouvrages non autrement dénommés.		1

Nota. Les vases ou la poterie de fonte et de

(1) Le gallon égal 3 litres 784.

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. c.
tous les articles de fonte moulée, à malns, anses ou anneaux, cercles et autres accessoires en fer ouvré, paient les mêmes droits que s'ils étaient entièrement de fonte.		
Fer pour barres, laminé en tout ou partie.	Le tonneau.	30
— en barres, non laminé en tout ou partie.	Le quintal.	90
Nota. Le fer en massiaux, loupes et de toute autre forme, moins fini que le fer en barres et plus avancé que la fonte en gueuses, mais autre que fonte moulée, est taxé comme fer en barres, et acquitte le droit en conséquence.		
Fer pour bandes, laminé ou étiré au marteau, pour cercles, écrous et nails plates.	La livre.	3
— platiné, laminé (en feuilles), étamé (ferblanc. Voy. Ferblanc.		
— etc., noir (tôle). Voy. Tôle.		
— de tréfilerie argenté ou plaqué.	La valeur.	5 p. 100
— de tréfilerie pour la fabrication de branches de parapluie, carré, coupé en morceau, n'excédant pas la longueur voulue pour cet usage.		12 p. 100
— de tréfilerie argenté ou plaqué pour ouvrages de modes, couvert de fil non tors de coton, de lin, de soie, de fabrique étrangère.	La livre.	12
— *Id.* autres, n'excédant pas le nº 14.		5
— excédant le nº 14.		9
— Tringles pour chaudronnerie, rondes de 3/16 à 8/16 de pouces de diam. incl. V. Bandes.		
— pour clous ou pointes, laminées ou étirées au marteau. Voy. Bandes.		
— pour châssis. Voy. Bandes.		
— ouvré, en ouvrages non dénommés (1) de pur fer, ou dont ce métal fait partie, finis entièrement, ou en partie seulement.	La valeur.	25 p. 100
Nota. Tous les ouvrages entièrement fabriqués avec du fer en feuilles (tôle et ferblanc), en tringles, cercles, barres ou fer de tréfilerie, ou dont le fer en feuilles, en tringles, cercles, barres ou fer de tréfilerie, constituent le poids		

(1) Les articles dénommés sont ceux ci-après, qu'on trouvera à leur lettre alphabétique :

Ancres, armes à feu, boucles et anneaux pour harnais et sellerie, câbles, chaînes, clous et pointes, etc., enclumes, ferrures de voiture, fléaux de balance, marteaux de chaudronnier et de forgeron, rouages de moulin, scies de moulin, taillanderie (ouvrages de), vis et écrous.

Nota. Tous les articles ci-dessus ne peuvent être admis à un droit moindre que le droit à percevoir sur la matière qui constitue leur valeur principale importée à l'état brut.

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.	
		doll.	d.
principal, paient par livre les droits imposés par le présent acte sur le fer en feuilles, tringles, cercles, barres, ou le fer de tréfilerie du numéro analogue, respectivement.			
Les droits à percevoir ne peuvent jamais être moindres que le droit de 25 p. 100 de la valeur.			
Fer vieux, féraille.	Le tonneau.	12	50
Nota. N'est pas réputé fer vieux et féraille ce qui n'a pas réellement servi et ce qui n'est pas exclusivement propre à être retravaillé.			
Fer en morceaux autres que vieux, de plus de 6 pouces de longueur, ou de longueur suffisante pour être fabriqués en pointes et barres dites bolts. Il est traité comme fer pour barres, tringles ou cercles, suivant le cas, et acquitte le droit en conséquence.			
Ferblanc ouvré, verni ou non. Ferblanterie.	La valeur.	25 p. 100	
Ferrures de voiture. Voy. Sellerie et Carrosserie, Garnitures.			
Fils de coton non tors et tors.		25 p. 100	
— de laine, woollen yarn, au poids.	La livre.	4	
— et en sus.	La valeur.	50 p. 100	
— worsted yarn (fils d'estame).		20 p. 100	
— de lin et de chanvre.		25 p. 100	
— métalliques. Voy. Acier filé et Fer de tréfilerie.			
— de soie. Voy. Soie.			
Fioles pour parfumerie et pharmacie. V. Verre.			
Flanelle. Voy. Tissus de laine.			
Fléaux de balance.	La valeur.	30 p. 100	
Fleurs artificielles.		25 p. 100	
Fouets. Voy. Sellerie.			
Fourrures. Voy. Pelleteries.			
Galons de laine, bindings.		25 p. 100	
— de laine, laces pour voitures.		35 p. 100	
Gants et mitaines de laine.		25 p. 400	
Grains. Orge.		15 p. 100	
Habillemens de laine confectionnés.		50 p. 100	
Harnais et garnitures de harnais en acier, cuivre, fer. Voy. Sellerie.			
Huile d'olives, en futailles.	Le gallon.	20	
Indigo.	La valeur.	15 p. 100	
Instrumens de musique.		30 p. 100	
— de mathématiques.		12½ p. 100	
Laine-cachemire du Thibet.		15 p. 100	
— autre, brute, valant au lieu d'exportation jusqu'à 8 cent. la livre.	Exempte.		
— brute, plus de 8 cent. la livre, au poids.	La livre.	4	
— et en sus.	La valeur.	40 p. 100	

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. c.
Nota. La laine fine mélangée de terre ou autre substance, et dont la valeur est, par cette circonstance, réduite à 8 cent. par livre et au-dessous, est estimée par les experts au prix que, dans leur opinion, elle aurait coûté si elle n'avait pas subi ce mélange, et le droit est imposé d'après cette expertise. La laine importée sur la peau est, pour le poids et la valeur, estimée comme l'autre laine.		
Laine filée. Voy. Fil de laine.		
— ouvrée. Voy. Bonneteries, Bonnets, Chapeaux, Couvertures, Galons, Gants, Habillemens, Tapis, Tissus.		
Lin ouvré (toiles de). Voy. Tissus de lin.		
— ouvré. Articles non spécialement dénommés.	La valeur.	25 p. 100
Litharge.	La livre.	5
Livres en langue grecque ou latine, imprimés avant 1775.	Le volume.	4
Manganèse.	La valeur.	15 p. 100
Marbre ouvré.		30 p. 100
Marteaux de chaudronnier et de forgeron.	La livre.	2½
Médicamens composés. Voy. produits chimiq.		
Mélasse. Voy. Sucre (sirop de).		
Mercure préparé, calomel et sublimé corrosif.	La valeur.	15 p. 100
Meubles. Voy. Ébénisterie.		
Minium.	La livre.	5
Modes (ouvrages de) de toutes sortes.	La valeur.	25 p. 100
Nates pour tapis, ordinairement faites de glayeul et autres matières.		5 p. 100
Nitrate de plomb.		12½ p. 100
Noir de fumée.		15 p. 100
Orge. Voy. Grains.		
Osnabrucks. Voy. Tissus de chanvre.		
Outils d'acier et de fer. Voy. Taillanderie.		
Paille ouvrée. Chapeaux. Voy. Chapeaux.		
— Paniers. Voy. Paniers.		
— Tresses. Voy. Tresses.		
Pains à cacheter.		25 p. 100
Paniers de jonc ou de paille.		15 p. 100
Papier de tenture.		40 p. 100
Parapluies et parasols, montés, de toutes sortes (cannes et montures de).		25 p. 100
Parchemin et vélin.		25 p. 100
Parfumerie.		15 p. 100
Passementerie. Voy. Galons.		
Peaux, Cuirs. Voy. Cuirs.		
Peignes en corne et écaille.		15 p. 100
Pelleteries apprêtées.		12½ p. 100
Voy. en outre Bonnets de fourrure.		
Plaqués de toutes sortes.		25 p. 100
Plomb vieux et rognures de plomb.	La livre.	2
— à giboyer.		4

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des États-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. c.
— en barres, saumons ou feuilles.	La livre.	3
— en tuyaux.		5
Plumes à lit, duvet de toutes sortes, et autres.	La valeur.	15 p. 100
— de parure.		25 p. 100
Poterie, faïence.		20 p. 100
— grès, porcelaine, autre commune, ou de terre. Comme Faïence.		
Produits chimiques servant à la médecine et à la teinture, imposés par le tarif antérieur à des droits spécifiques ou *ad valorem*. — Les droits ne sont nominativement maintenus que pour les articles ci-après. Une disposition spéciale porte même expressément que rien dans le présent acte ne pourra être interprété de manière à réduire les droits sur les articles accompagnés d'un astérisque (*).		
Acides muriatique (*), — nitrique (eau-forte), — sulfurique (*), — tartrique.		
Alun (*). — Bichromate de potasse. — Carbonate de soude (*). — Céruse (*). — Chromate de potasse. — Couperose (*). — Litharge. — Manganèse (*). — Mercure préparé, Calomel et Sublimé corrosif. — Minium (*). — Nitrate de potasse. — Salpêtre raffiné (*). — Sels de Glauber, de la Rochelle, de Saturne (*). — (Sucre de plomb). — Sulfate de magnésie et de quinine. — Tartre émétique. Voyez ces articles à leur lettre alphabétique.		
Prussiate de potasse.		12½ p. 100
Quinine (sulfate de). Voy. Sulfates.		
Registres.		30 p. 100
Rouages de moulin, en fer.	La livre.	4
Salpêtre raffiné.		3
Scies de moulin.	La pièce.	1
Sellerie et carrosserie. Voy. Brides.	La valeur.	30 p. 100
— Fouets, selles, voitures, et parties de voiture. Comme Brides.		
— Garnitures de toutes sortes (boucles, anneaux, mors, etc.), communes, étamées et vernies.		10 p. 100
— fines, d'acier, poli, de cuivre, de plaqué.		30 p. 100
Sels de Glauber.	La livre.	2
— fossile et minéral, brut.		15 p. 100
— marin.	Les 56 liv.	10
— de la Rochelle.	La valeur.	15 p. 100
— de Saturne (sucre de plomb).	La livre.	5
Soie brute.	La valeur.	12½ p. 100
— à coudre.		40 p. 100
— ouvrée. Voy. Tissus de soie.		
Souliers. Voy. Cordonnerie.		
Sublimé corrosif. Voy. Mercure préparé.		
Substances médicinales. V. Produits chimiques.		
Sucre brun.	La livre.	2½

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. c.
— blanc terré.	La livre.	3 ½
— en pains ou lumps, importé à l'état de poudre, à l'état liquide ou autre.		12
— sirop de (mélasse) en futailles. Comme sucre brun.		
Sulfates de magnésie et de quinine.	La valeur.	15 p. 100
Tabac manufacturé, autre qu'à priser et en cigares.	La livre.	10
— en feuilles.		15
— à priser.		12
Tabatières de carton et d'écaille.		15 p. 100
Taillanderie (articles de); savoir : Bêches.— Ciseaux froids. — Couperets. — Couteaux à manche. — Equerres. — Faucilles et faux. — Haches, hachettes ou cognées, herminettes. — Pelles. — Yards (aunes ou règles).		30 p. 100
Nota. Tous les articles ci-dessus ne peuvent être admis à un droit moindre que le droit à percevoir sur la matière qui constitue leur valeur principale importée à l'état brut.		
Tapis. Carpetings de laine (en piè.) de Bruxelles.	La yard car. (1)	63
— ingrained, treble ingrained. C. de Bruxelles.		
— autres.		35
— de Venise.		35
— de Wilton. Comme de Bruxelles.		
— autres.	La valeur.	25 p. 100
— Carpets de laine.		25 p. 100
— Floor cloths estampés, imprimés ou peints.	La yard carrée.	43
— Floor matting. Voy. Nattes pour tapis.		
— Oil cloths, dits ordinairement patent floor cloths. Comme Eloor cloths.		
Tartre émétique.	La valeur.	15 p. 100
Teintures et substances propres à la composition des couleurs. Voy. Produits chimiques.		
Thés de toutes sortes, importés des ports en-deçà du cap de Bonne-Espérance et par navires autres que ceux des États-Unis.	La livre.	10
Nota. Est rapportée la disposition de la 62e section de l'acte du 2 mai 1829, qui autorise l'entrepôt des thés, moyennant soumission garantie de l'importateur. Sont rapportées également les dispositions des lois existantes qui exigent que les thés importés par navires des Etats-Unis des ports au-delà du cap de Bonne-Espérance soient pesés, marquées et certifiés.		

(1) La yard = 914 millimètres.

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll c.
Tissus de coton. Nankins importés directement de Chine.	La valeur.	20 p. 100
— autres. Comme ci-après autres purs.		
— autres purs, ou dont le coton fait partie.		25 p. 100
Nota. Les tissus non teints, non coloriées, non imprimés, non stained, dont la valeur n'excède pas 30 cent. par yard carrée, seront réputés valoir 30 cent. par yard carrée. Les tissus teints, coloriés, imprimés, stained, dont la valeur n'excède pas 35 cent. par yard carrée, seront réputés valoir 35 cent. par yard carrée.		
Tissus de laine purs, Bayettes.	La yard carrée.	16
— Bockings, Flanelle. Comme Bayettes.		
— Plain, Kerseys ou Kendal cottons et foulés, ne valant pas plus de 35 cent. la yard carrée.	La valeur.	5 p. 100
— Schalls de mérinos.		50 p. 100
— de cachemire.		Exempts.
— autres. Comme de mérinos.		
— Worsted stuff goods.		
— Etoffes d'estame.		10 p. 100
— autres.		50 p. 100
— de laine mélangés. Schalls et autres tissus de soie et estame.		
— autres de toutes sortes.		10 p. 100
Voy. en outre Bonneterie, Couvertures, Galons, Gants, Habillemens, Tapis.		50 p. 100
Tissus de lin et de chanvre. De chanvre, Burlaps, Osnabruck, Ticklembourg.	La valeur.	15 p. 100
— Cirés, de toutes sortes, autres que ceux pour tapis dits patent floor cloths.	La yard carrée.	12½
— A emballer le coton, sans égard au poids et à la largeur.		3½
— A voiles.	La valeur.	15 p. 100
— autres.		25 p. 100
— De lin. Linens écrus et blancs.		15 p. 100
— autres (Othermanufactures).		25 p. 100
— de soie pure, ou dont la soie fait partie, venant d'au-delà du cap de Bonne-Espérance.		10 p. 100
— autres.		5 p. 100
Toiles de lin et de chanvre. Voy. Tissus de lin et de chanvre.		
Tôle brute. Voy. Fer pour bandes.		
— ouvrée, vernie.		25 p. 100
Tresses de paille, plates, torsades, et autres rondes pour faire les chapeaux.		30 p. 100
Tringles de fil de fer carrées, pour branches de parapluie. Voy. Fer de tréfilerie.		
Ustensiles de cuisine en fonte ouvrée. Voy. Fer de fonte ouvrée.		
Vélin. Voy. Parchemin.		

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.	
		doll.	c.
Vernis (Articles vernissés). Voy. Ferblanc et Tôle vernis.			
Verre et verrerie. Bouteilles de toutes sortes.			
— Pour parfumerie, ne contenant pas plus de 4 onces la pièce.	La grosse.	2	50
— Contenant plus de 4 onces et ne contenant pas plus de 16 onces la pièce.		3	25
— Pour pharmacie, contenant plus de 6 onces et ne contenant pas plus de 16 onces la pièce.		2	25
— Autres, de fantaisie. Com. pour parfumerie.			
— Autres, noires, n'excédant pas un quart.		2	
— Excédant un quart.		2	50
— Dames-jeannes.	La pièce.		25
— Fioles pour parfumerie et pour pharmacie. Voy. Bouteilles.			
— A vitres, n'ayant pas plus de 8 pouces sur 10 pouces de superficie.	Les 100 p. car.	3	
— n'ayant pas plus de 10 pouces sur 12 pouces de superficie.		3	50
— ayant plus de 10 pouces sur 12 pouces de superficie.		4	
Nota. Le verre à vitres, importé en tables, non coupé, est soumis au plus élevé des droits ci-dessus.			
— Articles de verrerie non spécialement dénommés. Taillés, au poids.	La livre.		3
— et en sus.	La valeur.	30 p. 100	
— autres de toutes sortes, au poids.	La livre		2
— et en sus.	La valeur.	20 p. 100	
Vins (1) de France, jusqu'au 3 mars 1834.			
— en futailles, blancs.	Le gallon.		10
— rouges.			6
— en bouteilles de toutes sortes.			22
Nota. Aux termes d'un acte du 13 juil. 1832, qui a pour objet spécial l'exécution du dernier traité avec la France, les réductions ci-dessus courent à partir du 2 février 1832, jour de l'échange des ratifications entre les deux puissances.			
Après le 3 mars 1834.		Moitié des dr. ci-dessus.	
— d'Allemagne, en bouteilles ou caisses.			30
— en futailles.			15
— d'Espagne, de Xérès, en bouteilles, caisses ou futailles.			50
— autres, en bouteilles ou caisses.			30
— en futailles, blancs.			15

(1) Le droit sur les bouteilles est perçu indépendamment des droits ci-dessus.

MARCHANDISES.	UNITÉS TAXÉES.	DROITS PAR NAVIRE des Etats-Unis ou des nations privilégiées.
		doll. c.
— rouges.	Le gallon.	10
— de Madère, en bouteilles, caisses ou futail.		50
— de la Méditerranée, de Sicile, en bouteilles, caisses ou futailles.		30
— autres, en bouteilles ou caisses.		30
— ou futailles.		15
— autres non dénommés, en bouteilles, caisses ou futailles.		30
— autres que de France (1) après le 3 mars 1834.		Moitié des dr. actuels.
Vis et écrous de fer, dits vis de bois.	La valeur.	30 p. 100
Vitriol bleu. Voy. Couperose.		
Voitures et partie de voiture. Voy. Sellerie et Car.		
Articles non dénommés au présent acte comme exempts de droits, ou non soumis à un droit nouveau, et qui, en vertu des lois existantes, acquittent un droit à la valeur de plus de 15 pour 100.		15 p. 100

MARCHANDISES EXEMPTES DE DROITS A L'ENTRÉE.

Aiguilles. Alcornoque (écorce d'). Aloës. Amandes. Ambre gris, — jaune. Ananas. Animaux importés pour en propager ou améliorer la race. Anis (graine et huile d'). Arbres et arbustes. Argile brute. Arrow-root. Articles à l'usage des ministres ou ambassadeurs étrangers résidant auprès du gouvernement des Etats-Unis, pourvu que leur destination soit justifiée par une déclaration écrite des ministres. Articles importés pour les établissemens du gouvernement. Assa fœtida. Ava (racine d').

Baies de genièvre, — autres pour teinture. Baume de Tolu. Bois de toute espèce non travaillé. Bois de teinture, rouge, — jaune, — de Nicaragua. Bois brésilet, de Brésil, de Camwood, Campêche. Bol d'Arménie. Bronze (ouvrages moulés en). Bustes. Voy. Figures.

Cacao (fèves et pellicules de). Café. Caillotis. Camomille (fleurs de). Camphre. Cannelle. Cannelle blanche. Cantharides. Caoutchouc. Câpres. Carthame (safran bâtard). Cascarille. Casse. Castanas. Cat sup. Cheveux bruts. Chiffons. Ciguë. Citrons. Cochenille. Coculus indicus (coques du Levant). Colombo (racine de). Corail. Cordes d'instrumens de musique. Coriandre (graines de). Cornes de bétail, brutes, entières. Cornes de bétail, brutes, en morceaux ou pointes. Cornes de bétail, en feuilles, pour lanternes. Cornes de cerf. Craie. Cuivre dans toutes les formes à l'usage de la monnaie, — brut, — vieux, n'étant bon qu'à être manufacturé de nouveau, — en feuilles, pour doubler les navires. Cumin (graine de). Curcuma.

Dattes. Dessins. Drogueries. Voy. Substances médicinales et teintures.

Ecaille de tortue. Echantillons de botanique, — de minéralogie, — d'histoire naturelle. Effets à usage. Encens. Epaulettes d'or et d'argent. Epingles. Eponges. Etain de glace, — en saumon et en barres, — vieux, n'étant bon qu'à être manufacturé de nouveau.

(1) Les vins rouges d'Autriche ne peuvent être soumis, en vertu du présent acte ou d'aucune loi existante, à un droit plus élevé que celui qui est en ce moment, ou qui peut être, par suite du présent acte, perçu sur les vins rouges d'Espagne, quand lesdits vins sont importés en futailles.

Fer platiné, — laminé, — étamé. (Ferblanc, — brut. Figues. Figures. V. Sculture. Fourrures de toutes espèces non préparées.

Garance en paille, — en racine. Gaude (pastel). Genièvre (baies et huile de). Gingembre. Girofle (clous de). Gomme arabique, — gutte, — laque en feuilles. — pour teinture, — du Sénegal. Graines. Voy. à la lettre alphabétique, suivant l'espèce. Guède.

Huiles d'amandes, — d'anis, — de genièvre, — de girofle, — de Harlem.

Instrumens de physique, livres, cartes de géographie et de marine, statues, bustes, modèles, tableaux, dessins, gravures, échantillons de sculpture, collection de monnaies, pierres fines, médailles, et toutes autres collections d'antiquités ou d'objets d'art spécialement importés par ordre, ou pour l'usage d'un collége, ou d'une société incorporée, littéraire ou savante, ou pour l'encouragement des beaux-arts. Instrumens et outils de métier de personnes arrivant aux Etats-Unis. Ipécacuanha. Iris (racine d'). Ivoire brut.

Jusquiame.

Kermès.

Lapis calaminaris. Laque. Liége brut. Lin brut.

Macis. Manne. Marbre brut, — ouvré en bustes. Médicamens composés, non spécialement repris au présent acte. Voy. le tarif ci-dessus, Produits chimiques. Mercure. Modèles d'invention et de machines. Monnaies d'or et d'argent. Musc. Muscade (noix et fleurs de) (Macis).

Nacre de perle. Noisettes avelines. Noix communes, — muscades, — pour teinture, — vomiques.

Objets de sculture. Voy. Sculpture. Olives. Opium. Or ou argent non monnayé.

Passementerie. Voy. Epaulettes. Pastel. Pâte du Brésil. Peaux et cuirs bruts en poil. Pierres à feu, — filtrantes, — meulières, — non ouvrées. Piment. Pinceaux de crin et de poil. Plantes et autres objets de botanique. Platine. Plâtre moulé. Plâtre (gypse ou gypsum). Plumes à écrire non apprêtées. Poils bruts. Poivre noir. Poix de Bourgogne. Préparations anatomiques. Prunes sèches ou pruneaux.

Quinquina.

Raisins frais, — secs de Corinthe, — autres en caisses ou jarres, — autres de toutes sortes. — Régule d'antimoine. Rhubarbe. Rocou. Rotins.

Safran bâtard (carthame safranum). Sagou. Salpêtre brut. Salsepareille. Sculpture (ouvrages de). — Bustes de marbre, — de métal, — de plâtre, — autres, ouvrages moulés de bronze, — de plâtre. Séné. Soude. Soufre. Substances médicinales non reprises au présent acte. Voy. au tarif, Produits chimiques, ou dans les lois existantes, et antérieurement soumises à un droit de 15 pour 100.

Tableaux et dessins. Tamarins. Tapioca. Tartre brut. Teintures végétales et autres de toute sorte, employées soit à la teinture, soit à la composition des couleurs, non reprises au présent acte. (Voir le tarif, Produits chimiques, ou dans les lois existantes, et antérieurement soumises à un droit de 12 ½ et de 15 pour 100.) Terre pourrie. Thés de toute sorte, importés de Chine ou des autres contrées situées à l'est du cap de Bonne-Espérance et par navires des Etats-Unis. Voir le *nota* de l'article Thés, au tarif.

Vanille en gousses. Vif-argent.

Zentinague. Zinc.

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES.

Visite. — Quand à l'ouverture et pendant la visite de colis renfermant des tissus et autres articles composés en tout ou en partie de laine et de coton, les résultats de la vérification ne se trouveront pas conformes aux déclarations en douane, les articles non déclarés seront seuls confisqués. Les colis dont la disposition indique l'intention d'éluder ou de frauder les droits seront confisqués en totalité.

Mode d'évaluation des marchandises. — Pour les marchandises sur lesquelles le droit d'entrée est établi d'après la valeur de la yard carrée, ou de toute quantité ou partie desdites marchandises, pour celles sur lesquelles ce même droit est imposé à la valeur en général, le collecteur dans le district duquel s'effectue l'importation ou la déclaration devra immédiatement faire constater :

1° La valeur effective à l'époque de l'achat sur le lieu même d'où les marchandises ont été importées aux Etats-Unis;

2° Le nombre de yards ou autres unités taxées;

3° La valeur effective au moment de l'importation.

Pour arriver à une exacte constatation de ces trois faits, les experts des Etats-Unis, ou tous autres individus agissant comme experts, devront, nonobstant toute facture ou *affidavit* contraires, employer tous les moyens raisonnables qui sont en leur pouvoir.

Les tissus et autres articles de laine ou dont la laine fait partie, importés dans un état de fabrication incomplète, seront réputés par les experts avoir eu, au moment de l'achat, sur le lieu d'où ils auront été importés, la même valeur effective que si leur fabrication eût été complète.

Les marchandises importés d'un lieu autre que celui de fabrication ou de production, seront évaluées par les experts d'après le prix courant desdites marchandises sur le lieu même de fabrication ou de production, au moment de l'achat, avant la dernière exportation de l'espèce pour les Etats-Unis.

Les experts auront le droit de faire comparaître les propriétaires, importateurs ou consignataires, et tous autres individus, et de leur demander, sous serment, tous les renseignemens qui leur paraîtront pouvoir concourir à l'exacte détermination de la valeur des marchandises importées, et de requérir la production, sous serment, devant le collecteur ou l'expert en permanence, de toutes les lettres, comptes ou factures relatifs auxdites marchandises, dont chacun desdits individus se trouvera en possession. Ils seront à cet effet autorisés à administrer le serment.

La non-comparution ou le refus par l'individu assigné de répondre ou de reproduire les pièces demandées entraîneront amende, au profit des Etats-Unis, de 50 dollars.

Si l'individu condamné est le propriétaire, l'importateur ou le consignataire des marchandises, l'évaluation faite par les experts sera définitive, nonobstant acte contraire du Congrès.

Tout individu convaincu de faux serment dans cette enquête sera réputé coupable de parjure, et, s'il est le propriétaire, l'importateur ou le consignataire de la marchandise, elle sera confisquée (1).

Si un même colis renferme des tissus ou autres articles en tout ou partie de laine ou coton d'espèce analogue, mais de qualité différente et cotés à un prix moyen, les experts devront prendre la valeur de l'article de la meilleure qualité contenu dans le colis et taxé comme tel, pour la valeur moyenne de la totalité du contenu (2).

Mode de liquidation. — La liquidation des droits *ad valorem* sur les marchandises sera établie de la manière suivante : Tous les frais autres que l'assurance seront ajoutés au coût primitif, si elles ont été achetées, ou à la valeur réelle au moment et au lieu de l'achat, si elles ont été acquises autrement que par l'achat, ou enfin à la valeur estimative, si elles ont été évaluées par experts.

Mode de paiement. — Les droits sur la laine et sur les tissus et autres articles de laine ou dont la laine fait partie seront acquittés en numéraire (3), sans escompte, ou, au choix de l'importateur, les marchandises seront placées dans les entrepôts publics, moyennant soumission garantie à ses risques et périls, et moyennant paiement du magasinage et autres frais, et de l'intérêt à raison de 6 pour 100 par an, pendant la durée de l'entrepôt.

(1) Des règlemens propres à garantir l'exactitude de la déclaration de la valeur des marchandises, du nombre des yard carrées et autres unités taxées, et de leur valeur effective, seront établis, de temps à autre, par le secrétaire de la Trésorerie, sous la direction du président des Etats-Unis.

Les règlemens, avec leurs motifs, devront être présentés par le secrétaire de la Trésorerie à la session suivante du Congrès.

(2) Est rapportée, sauf pour les tissus de laine, la disposition de l'acte du 28 mai 1830, qui prescrit aux experts de prendre la valeur de l'article de la meilleure qualité contenu dans un colis pour valeur moyenne de la totalité du contenu.

(3) Dans le calcul des droits, la livre sterling sera prise pour 4 dollars 8 cents.

Les droits afférens aux articles ainsi entreposés devront être acquittés, moitié dans les trois mois, et moitié dans les six mois à partir du jour de l'importation.

Si une portion des droits soumissionnés n'est pas acquittée au moment où ils seront dus, la partie des marchandises en entrepôt, nécessaire pour acquitter les droits échus, sera vendue aux enchères publiques, et après prélèvement de la somme nécessaire pour payer les droits exigibles, les frais de garde et de vente, le surplus, s'il y a, sera restitué par le collecteur à l'importateur, ou au propriétaire, ou à leur agent ou représentant légal.

L'importateur, le propriétaire ou le consignataire des marchandises entreposées, pourra, à toute époque après la mise en entrepôt, extraire la totalité ou partie desdites marchandises, moyennant paiement des droits afférens à la partie extraite, des frais ordinaires de magasinage, des autres frais et des intérêts.

Le montant des droits sur les marchandises autres que la laine et les tissus et autres articles de laine ou dont la laine fait partie, importées aux Etats-Unis par toute espèce de bâtimens pour le compte d'une seule personne ou de plusieurs personnes liées d'intérêts, s'il n'excède pas 200 dollars, sera acquitté en numéraire sans escompte; s'il excède 200 dollars, il sera, au choix de l'importateur, payé ou garanti, conformément à la loi en vigueur, moitié à trois mois, et moitié à six mois de date.

Drawbacks. — Un *drawback* des droits imposés par le présent acte sur les marchandises importées après le 3 mai 1833 sera alloué lors de la réexportation desdites marchandises dans le délai et dans la forme prescrits par les lois en vigueur à cette époque.

Il ne sera point alloué de *drawbach* pour le cordage exporté en quantités moindres que cinq tonneaux.

Les divers articles repris au présent acte, importés avant ou après son adoption, pourront être admis dans les magasins de la douane, moyennant soumission de l'importateur ou du propriétaire.

Les marchandises entreposées qui seront encore sous la garde des employés de la douane le 3 mars 1833, paieront les droits, comme si elles avaient été importées après cette époque.

Si la totalité ou une partie seulement des droits afférens à ces marchandises ont été acquittés avant le 3 mars 1833, le montant acquitté sera restitué à l'importateur ou à l'entrepositaire desdites marchandises.

Cette disposition ne sera applicable qu'aux marchandises renfermées dans les colis primitivement déclarés et livrés à l'importateur ou au propriétaire, à la condition expresse que les marchandises auront été placées sous la garde de l'employé de la douane qui en est spécialement chargé, et qu'elles y seront restées jusqu'au 3 mars 1833.

Les lois existantes resteront en vigueur pour la perception des droits imposés par le présent acte sur les marchandises qui seront importées après le 3 mars 1833, pour le recouvrement, la perception, la répartition, la remise des amendes, peines et confiscations, pour l'allocation des *drawbacks* autorisés par le présent acte, sauf les dispositions desdites lois contraires au présent acte, lesquelles seront et sont ici rapportées.

Tarifs et Règlemens commerciaux des États-Unis.

Un acte du 20 mai 1830 stipulait que le cacao et le café, en dépôt dans les magasins de la douane et soumis au contrôle de ses employés, sous caution fournie par l'importateur, au 31 décembre 1830; que le cacao, le café et le thé, dans la même situation au 31 décembre 1831, ne seraient pas assujettis à des droits plus élevés que si l'importation avait été effectuée après le 31 décembre 1830 et le 31 décembre 1831.

Un acte du 9 février 1833, explicatif de l'acte ci-dessus, ordonne formellement le remboursement, par le trésor, des droits qui ont pu être perçus en trop, contrairement à la lettre dudit acte.

Par acte du 2 mars 1833, est suspendu, jusqu'au 1er juin 1834, l'effet des paragraphes 10 et 12 de la section 2 de l'acte du 14 juillet 1832, qui fixent, comme suit, les droits sur les articles ci-après :

Sellerie. — Garnitures communes, étamées, vernies.	La valeur.	10 p. 100

Acier ouvré, autre que garnitures de sellerie et tailland. Bronze ouvré, en ouvages non spécialement dénommés. Etain, *idem.* Fer, *idem.* Ferblanc ouvré (Ferblanterie) verni ou non. Plaqués de toute sorte. Tôle ouvrée, vernie.	La valeur.	25 p. 100
Sellerie. — Garn. fines, d'acier poli, de cuivre, de plaq. Taillanderie (Ouvrages de). Vis et écrous de fer, dits vis de bois.	*Idem.*	30 p. 100

Avant le 14 juillet 1832, les droits d'importation sur les articles de cuivre (*copper*) ci-après étaient fixés comme suit :

Feuilles et planches pesant plus de 34 onces par pied carré, dites communément *cuivre de chaudronnerie.*	La valeur.	25 p. 100
Fonds d'alambics et autres pièces, coupés en rond et relevés aux bords et parties desdits fonds.	*Idem.*	35 p. 100

Ces droits avaient été rapportés par acte du 14 juillet 1832.

Un acte du 2 mars 1833 a rapporté cette disposition.

Le même acte prescrit le maintien du droit de 25 pour 100 de la valeur imposé au bronze (brass) en feuilles ou laminé, dont on avait cru pouvoir inférer la suppression de la lettre de l'acte du 24 juillet 1832.

Ce même acte (2 mars 1833) rapporte également les modifications que le régime du tabac en feuilles ou non fabriqué avait subi dans l'acte ci-dessus du 14 juillet 1833.

Circulaires et Décisions de la Trésorerie.

La Trésorerie a, dans le courant de mars et avril 1833, adressé aux divers bureaux des douanes de l'Union plusieurs instructions et circulaires sur les décisions qu'ont provoquées de sa part un certain nombre de difficultés signalées dans l'application des deux derniers actes (14 juillet 1832, 2 mars 1833) par lesquels le Congrès a modifié le tarif des droits d'importation et les règlemens des douanes.

Voici l'analyse des passages de ces documens qui ont paru intéresser plus particulièrement le commerce étranger.

Déclarations. — Une instruction du 25 mars 1833 porte que les déclarations seront rédigées de manière à présenter une conformité parfaite avec les énonciations des factures qui doivent être annexées auxdites déclarations comme en faisant partie intégrante.

Cette annexion était déjà prescrite par un acte du 28 mai 1830.

L'acte du 14 juillet 1832, en exigeant, sous peine de confiscation, pour les colis renfermant des tissus et autres articles composés, en tout ou partie, de laine et de coton, une conformité parfaite entre les résultats de la vérification et les déclarations en douane, n'a fait qu'appliquer aux déclarations la prescription de l'acte ci-dessus, de mai 1830, pour les factures.

L'importateur conserve toujours la faculté d'insérer textuellement les factures dans sa déclaration : mais cette insertion ne le dispense pas de l'annexion des factures elles-mêmes.

Mode d'évaluation des marchandises. — Il résulte d'une circulaire en date du 23 avril 1833, que la valeur, sur laquelle doivent s'opérer, pour les marchandises étrangères, les dégrèvemens de droits prescrits par l'acte du 2 mars 1833, n'est pas celle qui, d'après l'acte du 14 juillet 1832, doit servir de base à la perception du droit imposé sur les tissus de coton.

Les valeurs appliquées à ces tissus, par l'acte de 1832, sont des valeurs fictives destinées à élever le droit qui leur a été imposé pour protéger les produits analogues de l'industrie américaine. Quoique calculée sur le principe des *minimum*, la quotité du droit est, en définitive, le rapport de la somme perçue par le gouvernement à la valeur effective de l'article tarifé. Ainsi une partie de tissus de coton valant effectivement 80 dollars, mais évaluée, suivant l'acte de 1832, à 240 dollars, paye, en fait, un droit de 75 pour 100 de la valeur réelle.

Le principe et l'esprit de l'acte du 2 mai 1833 sont tout à fait différens. Le but

de cet acte est, d'une part, d'opérer une réduction uniforme des droits, non sur une valeur convenue, mais sur la valeur réelle des articles importés, d'autre part, d'asseoir, exclusivement sur cette dernière valeur, le droit uniforme auquel le gouvernement veut arriver pour toutes les importations étrangères. La valeur réelle est toujours celle que l'acte a en vue. Seulement, jusqu'au 30 juin 1842, il la prendra, en pays étranger, au port d'exportation; après cette époque, il la prendra, aux Etats-Unis, au port même d'arrivée. Le double but signalé plus haut ne pourrait être atteint, si on s'en était tenu à la valeur nominale adoptée par les actes antérieurs ou au droit établi sur cette valeur.

Mode de liquidation. — En vertu d'un acte du 2 mars 1833, tous les articles importés de l'étranger, qui payent, à l'entrée des Etats-Unis, un droit de plus de 20 p. 100 de leur valeur, doivent, du 1er janvier 1834 au 1er juillet 1842, subir une série de dégrèvemens combinés de manière à ce que, au 1er juillet 1842, le droit dont ils resteront frappés n'excède pas 20 p. 100.

Pour les article taxés *à la valeur*, l'application de ce mode de dégrèvement, calculé lui-même sur la valeur des objets auxquels il se rapporte, ne saurait offrir aucune difficulté.

Mais, pour les articles soumis à un droit fixe ou autre qu'*à la valeur*, cette application a paru moins simple, et la Trésorerie a cru devoir en faire l'objet d'instructions spéciales, publiées avant la mise à exécution de l'acte du 2 mars 1833, pour « que tous les manufacturiers, tous les négocians, et en général, tous ceux que « cet acte intéresse, aient le temps d'en prendre connaissance, et surtout afin que « les consuls américains, à l'étranger, apportent un nouveau soin au visa des factu- « res destinées à accompagner les importations effectuées après cette époque. »

Aux termes de la circulaire, citée dans l'article précédent (23 avril 1833), la valeur des articles, soumis à un droit spécifique ou autre qu'*à la valeur*, pour lesquels il y a lieu aux dégrèvemens stipulés par l'acte du 2 mars 1833, doit être établie, conformément aux dispositions de l'acte du 14 juillet 1832, sur factures et documens reconnus en bonne et due forme.

Cette valeur une fois bien constatée, la charge dont la grève le droit actuel est exactement calculée, et les diminutions stipulées par l'acte du 2 mars s'opèrent, aux époques fixées, sur la partie de cette charge qui excède 20 p. 100.

Soit, par exemple, une charge équivalant à 50 p. 100 de la valeur d'un article paissible d'un droit fixe : ce sera aux 20 p. 100, dont se compose l'excédant de cette charge sur le droit normal de 20 p. 100, que devront être appliquées les quatre premières défalcations, celles de 10 p. 100, indiquées pour le 31 décembre 1833, 35, 37, 39, de telle sorte que, au 31 décembre 1839, comme aux trois époques antérieures, cette différence de 30 p. 100 reste toujours la base de dégrèvement.

Pour les vins, chacune des défalcations successives, à opérer de 1834 à 1842, devra toujours être accompagnée d'une nouvelle défalcation proportionnelle, spéciale aux vins de France, à l'effet de maintenir le bénéfice du régime stipulé en leur faveur par le traité du 4 juillet 1831 entre les Etats-Unis et la France.

Mode de payement. — Une décision du 19 mars 1833 a maintenu une disposition d'un acte du 1er mars 18.., en vertu de laquelle, toutes les fois que les marchandises autres que les tissus et articles de laine ou dont la laine fait partie, importées aux Etats-Unis, par toute espèce de bâtimens, pour compte d'une seule personne ou de plusieurs personnes liées d'intérêt, excèdent 200 dollars, et sont payés en numéraire, ce payement donne droit à un escompte de 4 pour 100 par an, pour les délais de trois ou six mois auxquels l'acte du 14 juillet 1832 (5e sections) a limité les crédits. Cet escompte ne s'applique point au payement des droits sur le tissus et autres articles de laine ou dont la laine fait partie, ainsi que le prescrit formellement l'acte ci-dessus (6e section).

La même décision confirme, pour l'importateur, la faculté, stipulée par l'acte ci-dessus (même section), de déposer dans les entrepôts publics les marchandises dont il ne veut pas acquitter les droits en numéraire.

Remboursemens de droits. — Une circulaire du 7 mars, en recommandant, conformément aux dispositions de l'acte de février 1833 (3e sect.), le remboursement immédiat du trop perçu résultant de la différence entre les droits liquidés conformément au tarif antérieur à celui du 14 juillet 1832, et les droits plus faibles résultant de ce dernier acte, prescrit, dans le cas où, sur les crédits ouverts, le mon-

tant total des droits soumissionnés n'aurait pas été acquitté, de n'annuler les soumissions que sur l'acquittement définitif de ce qui reste à solder.

En vertu de cette même circulaire, si le dépôt des marchandises en douane est effectué par une personne autre que l'importateur, la douane ne délivre d'obligation au déposant que pour la différence entre les droits liquidés trop haut et les droits réellement exigibles, aux termes de l'acte de juillet 1832, et cette obligation n'est remboursable qu'après acquittement des soumissions souscrites.

Les mêmes principes sont appliqués au dépôt de marchandises passibles de droits antérieurement à l'acte de juillet 1832, et que cet acte en a affranchies.

Pour les remboursemens des droits, ordonnés par l'acte, déjà cité, de février 1833 (même section), relativement aux marchandises restées sous la garde de la douane au 1er avril 1831, les réclamations doivent être appuyées d'un certificat des employés de la douane, attestant que ces réclamations sont fondées.

Si le remboursement est réclamé par une personne autre que l'importateur primitif des marchandises, l'identité desdites marchandises doit être constatée par preuve suffisante du transfert.

Aux termes d'une décision du 23 mars 1833, toutes les marchandises qui, par le dépôt dans les magasins de la douane, après le 14 juillet 1832, ont, conformément aux dispositions de la 3e section de l'acte, déjà cité, de février 1833, acquis le droit au drawback, sont, de droit aussi, admises à jouir du bénéfice de la 18e section de l'acte du 14 juillet 1832.

Interprétations du Tarif.

Dans quelques unes des circulaires et instructions d'où sont extraits les renseignemens ci-dessus, la Trésorerie a occasionnellement transmis, aux employés de la douane, diverses décisions, prises par elle, sur l'interprétation de quelques passages du tarif des droits établis par l'acte du 14 juillet 1832. Elle leur a, en outre, indiqué quelques additions à ce tarif.

Voici la série des articles qui font l'objet de ces interprétations ou de ces additions.

Marchandises payant des Droits à l'entrée.

Aiguilles dites *Bodkins*. — Le droit varie, comme suit, selon la matière dont elles se composent :

Bodkins.	d'acier, en totalité ou en majeure partie.	La valeur.	25 pour 100
	d'argent, *idem.*	*Idem.*	12 ½ p. 100
	de bronze.	Comme d'acier.	
	de fer.		
	autres.		

Chaînes de fer. — Toutes les chaînes qui, par la forme et l'épaisseur de leurs anneaux, sont propres à servir, et servent généralement de câbles pour tous les navires sans distinction, sont soumises au droit spécifique de 3 cents, par livre, établi pour les câbles en fer.

Corail. — l'Article, dit *Corail de fantaisie* (Corail baroque), en petits morceaux d'inégale grosseur, d'environ ¼ pouce de long, percés d'un trou à égale distance des deux extrémités, n'est pas considéré comme pouvant, dans la pensée de la loi, être compris sous la dénomination de *Colliers*. Ne pouvant, d'un autre côté, être admis au bénéfice de la franchise dont jouit le corail, il est placé hors du régime de cet article comme n'étant dénommé par aucune loi, et, conséquemment, il doit payer 15 pour % de la valeur. Si ce corail est enfilé, cette circonstance ne change rien au traitement.

Les colliers de corail sont assujettis au droit de 15 pour % de la valeur imposée à tous les colliers non-spécialement dénommés.

Esprits. — La disposition de l'acte 20 avril 1818, qui exige que les spritueux soient déposés dans les magasins publics pour avoir droit au drawback, est regardée comme encore en vigueur. Mais les délais de crédit accordés par cet acte sont virtuellement rapportés par l'acte du 14 juillet 1832 (5e section), dont les dispositions, dans l'espèce, sont tellement contraires à celles de l'acte antérieur qu'elles ne peuvent se coordonner et tendre efficacement à un même but.

Toutefois, il faut remarquer que la présente décision ne s'applique qu'aux importations effectuées après le 3 mars 1832.

Jalousies de rotin. — Elles sont traitées comme *Bois communs ouvrés*, et par suite taxées à 25 pour % de la valeur.

Laine. — La valeur de la laine brute une fois établie, conformément aux dispositions de l'acte du 14 juillet 1832 (15e section), le poids en devant être déterminé d'après l'unité de pesanteur reconnue et usitée aux Etats-Unis, la douane est obligée de tenir compte, dans la fixation de ce poids, les différences qui peuvent exister entre les unités étrangères et celle des Etats-Unis.

Toute quantité de laine brute, dont la valeur établie, ainsi qu'il vient d'être dit, excède 8 cents par livre, est, conformément à l'acte du 14 juillet 1832, passible du droit : elle est exempte si la valeur, par livre, n'atteint pas ce taux.

Le pesage, à l'arrivée, est indispensable, dans tous les cas, pour constater que la laine ne doit pas être soumise au payement de droit.

Tissus de coton mélangés. — Pour les châles de coton et laine, voir ci-après *Tissus de laine.*

Tissus de laine dits *plains*, *kerseys* et *kendal cottons.* — Des parties considérables de ces tissus ont été importées et déposées dans les magasins de la douane, pour jouir du bénéfice de la réduction de droit qui devait, aux termes de l'acte du 14 juillet 1832, avoir lieu au 3 mars 1833, et des commandes, également considérables, ont été faites dans l'idée que, au 3 mars 1833, ces tissus seraient effectivement admis moyennant payement du simple droit de 5 pour 100.

Un acte du 2 mars 1833, immédiatement exécutoire, ayant élevé à 50 pour 100 le droit établi par l'acte du 14 juillet 1832, les importateurs, obligés de payer la différence des deux droits, ont manifesté l'espoir que, conformément aux principes de l'équité et de la bonne foi, le Congrès ordonnerait par une loi le remboursement de cette différence, et que, préalablement, la Trésorerie consentirait à étendre le délai accordé pour le payement des droits.

La Trésorerie, n'ayant, en aucun cas, le droit d'étendre ce délai, s'est bornée à ouvrir, à chaque importateur, un compte détaillé de ses versemens pour droits afférens aux importations de l'espèce antérieurement au 2 mars 1833. Si le montant à payer, conformément à la législation antérieure au 14 juillet 1832, excède le montant des nouveaux droits résultans de l'acte du 2 mars 1833, lesdites importations auront droit, en entrant dans les magasins de la douane, aux faveurs stipulées dans l'acte du 14 juillet 1832 (18e section).

Tissus idem. — *Etoffes d'été* et *Brochellas.* — Des tissus de l'espèce ont été, dans les factures et dans les déclarations à l'entrée, présentées sous la dénomination de *Tissus de laine peignée*, *purs*, quand, de fait, ils se composent de laine peignée et de coton, et quand, par conséquent, ils doivent payer non comme les *tissus de laine peignée*, *purs*, mais comme ceux désignés dans le 3e Supplément sous la dénomination de *autres*, *purs ou mélangés.*

Avertie de cet abus par des informations dignes d'une entière confiance, l'administration a pris des mesures, dans les différens bureaux de douane, pour que, à avenir, il ne se reproduise pas.

Tissus idem.— *Châles.* — Les châles de laine peignée, mélangée de coton, doivent être traités comme les tissus désignés, 3e Supplément, sous la dénomination de *autres, purs ou mélangés* (*woollen*), et partant taxés à 50 pour 100 de la valeur.

Les châles, dont le fonds se compose de laine peignée et de soie, avec dessins brochés, sur la bordure, en laine cardée, sont regardés comme devant être classés avec les châles et autres tissus analogues de laine peignée, mélangée de soie, et, dès-lors, soumis au droit de 10 pour 100 de la valeur.

Les châles du Thibet (cachemires) et de soie sont assimilés aux tissus de soie pure ou dont la soie fait partie.

Tissus idem. — Les camelots en poils de chèvre et de chameau ne doivent payer à l'entrée que 15 p. 100 de la valeur, parce qu'on les considère comme cachemires du Thibet, et qu'on les distingue conséquemment des châles de laine mérinos et des tissus désignés sous la dénomination de *autres purs ou mélangés.*

Tissus de lin ou de chanvre. — Ne doivent payer qu'un droit de 15 p. 100 de la valeur les tissus ci-après :

Bretagnes, *Browns rolls* ou *heedens*, Crées, *Dowla'*, Platilles.

Doivent payer le droit de 25 p. 100 ceux qui suivent :

Linens
- pour chemises, d'Irlande.
- pour drap de lit, de Russie. / autres.
- Estopilles.
- Limons dits *long lawns*.
- pour pantalons, dits *dritlings*.
- pour table, damassés.
- autres: damassés et diaprés. / gris. / *treads*.

L'acte du 14 juillet 1832, à l'article 21 de la 2e section, soumet à un droit de 21 p. 100 de la valeur tous les articles de chanvre et de lin autres que le fil, les cordages goudronnés ou non, et les tissus dits *Burlaps*, *Osnabruck* et *Ticklembourgs*.

Par l'article 24 de la même section, les *linens* (toiles) écrus et blancs sont admis à l'entrée, moyennant un droit de 15 p. 100 de la valeur.

Cette espèce de contradiction a rendu le sens de l'acte un peu obscur, et a donné lieu à des opinions diverses sur l'interprétation de la lettre des articles 21 et 24 de la 2e section.

La disposition de l'article 21 ne peut être interprétée de manière à apporter aucun obstacle à l'application des autres dispositions de l'acte, et, partant, à comprendre les *linens* écrus et blanc.

En conséquence, tous les tissus qui, dans la langue et les usages du commerce, ont reçu la dénomination bien distincte de *linens* blancs ou écrus, doivent être admis au paiement du droit de 15 p. 100. Les toiles d'Irlande sont regardées comme appartenant à cette catégorie et taxées au même droit.

Tissus de soie mélangée. — Les tissus de soie et de fil doivent être traités comme les tissus de soie pure ou dont la soie fait partie.

Pour les châles de soie, mélangées de laine. V. tissus de laine.

Vins. V. Esprits.

Marchandises exemptes de droit à l'entrée.

Aiguilles. — Sont comprises sous la dénomination de *Needles* toutes les aiguilles autres que *Bodkins*.

PAYS-BAS.

TABLEAU DES DROITS A PERCEVOIR SUR LES MARCHANDISES
A L'ENTRÉE, A LA SORTIE ET AU TRANSIT.

Nota. Les droits indiqués dans ce tableau sont ceux perçus sur les marchandises importées ou exportées sous pavillon étranger et par terre. Les importations ou exportations effectuées par navires des Pays-Bas jouissent d'une remise d'un dixième de ces droits, sauf les cas où lesdites importations ou exportations se trouvent spécialement favorisées au tarif.

Outre les droits généraux du présent tarif, il est perçu un droit dit *de syndicat*, lequel est de 13 pour 100 du montant de ces droits généraux, et appliqué sans distinction du mode de transport des marchandises.

Les marchandises imposées au poids, et pour lesquelles il n'est point fixé de tares spéciales au tarif, jouissent de celles ci-après :

en futailles.	15 liv. par 100 liv. poids brut.
en emballages de cuir, nattes, paniers, canassers et autres semblables.	8 liv. *id.*

Les importateurs qui ne trouveraient pas les taxes légales suffisantes sont libres de payer les droits d'après le poids net des marchandises, vérifié et constaté à leurs frais par les employés.

Il est accordé pour le coulage de toutes marchandises liquides autres que celles soumises à l'accise (1) les remises suivantes; savoir :

Huile de baleine sans distinction de provenance.	12 pour 100.
Lard de baleine	6 pour 100.
Autres articles venant d'Angleterre ou d'Embden, Brême, Hambourg et autres lieux voisins connus sous le nom de *Kleineoost*, ou bien de France par les rivières.	6 pour 100.
— venant de France par mer, ou d'autres pays par le Rhin et le Waal.	12 pour 100.
— venant de tous autres lieux plus éloignés.	14 pour 100.

Les importateurs qui trouveraient insuffisante la déduction accordée pour le coulage ont la faculté d'acquitter les droits sur la quantité réellement existante, vérifiée et constatée à leurs frais par les employés.

Les marchandises d'origine indigène qui seraient réimportées dans les Pays-Bas sont traitées comme les marchandises étrangères, à moins que leur réimportation en franchise ne soit spécialement autorisée.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		DROITS. SORTIE.		DROITS. TRANSIT.	
		flor.	cents	flor.	cents.	flor.	cents.
Abeilles en ruche.	La ruche.		5		5		5
Acide muriatique et autres acides d'origine française et importés de France.				Prohibés.			
Acier en feuilles planches ou barres.	Les 100 livres.		40		20		40
Acier ouvré.	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Agaric.	Les 100 livres.		1		50	1	
Agates. Voyez Pierres gemmes ou pierres précieuses.							
Aiguilles.	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Aloès.	Les 100 livres.	1			50	1	
Alun.		1			15	1	
Amandes cassées.		1	50		50	1	50
Amandes en coque.		1			25	1	
Ambre gris.	La valeur.	1 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Ambre jaune.	Les 100 livres.	4		2		4	
Amidon.		10			15	1	
Anes.	Par tête.	2		1		2	
Anis étoilé.		1			50	1	
Anis vert. Voyez Graines.							
Antimoine.			60		30		60
Argent. Voyez Or.							
Armes et munitions de guerre. Canons de fer.		2			10		60
Id. de fonte.		9		1		1	50
Boulets.		2			10	1	60
Id. balles de plomb de calibre.		2			10	1	
Id. de toute sorte sorte à feu et blanches, y compris les casq. et les cuirass.	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	

(1) Les marchandises soumises à l'accise sont : les boissons distillées, la saumure, le sel, le sucre et les vins. Voir, pour la quotité du droit, chacun de ces articles au tarif.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		SORTIE.		TRANSIT.	
		flor.	cents.	flor	cents.	flor.	cents.
Arsenic.	Les 100 livres.		75		40		75
Assa fœtida. Voyez Gomme.							
Avelanèdes.			20		10		20
Baies de genièvre.			50		20		40
Baies jaunes.		1	50		75	1	50
Baies de laurier.			50		30		50
Benjoin.		3		1	50	3	
Bestiaux, Agneaux.	Par tête.		30		5		5
Id. cochons.		1	50		5		50
Id. génisses.		10			52		50
Id. moutons.			60		10		10
Id. taureaux, bœufs et vaches.		20			50	1	50
Id. veaux d'un an.		5			20		40
Id. autres.		2	50		10		20
Beurre rance.	La valeur.	4 p. 100		4 p. 100		4 p. 100	
Beurre autre.	Les 100 livres.	3		1	50	1	50
Bière en barils.	Le baril.	6			10	1	50
Bière en bouteilles de 116 au plus au baril.	Les 100 bout.	10	50		10	1	50
Bière en cruches à eau de Selters.	Les 100 cruch.	15			15	2	25
Bimbeloterie. Voyez Mercerie.							
Biscuit. Voyez Pain.							
Bleu de Prusse.	Les 100 livres.	5		2	50	2	50
Bleu de montagne, minéral, et bleu dit *terrentjes blauuw*.		2			75	1	50
Bois communs de Norwége, de Russie, de la Baltique, en chargement complet (1), à construire.	Le tonneau.		25				
Id. d'ailleurs, en chargement incomplet, à brûler (2).	La valeur.	6 p. 100		1 p. 100		1 p. 100	
Id. bouleau (balais de).		½ p. 100		6 p. 100		1 p. 100	
Id. pour caisse à sucre candi.		1 p. 100		1 p. 100		1 p. 100	
Id. cercles et cerceaux (3) de 22 à 29 palmes 7 pouces de long.		6 p. 100		Prohibés.		6 p. 100	

(1) Seront réputées complètes les cargaisons dont la moitié consistera en bois.

(2) Il est réservé au roi d'augmenter les droits de sortie du bois à brûler, lorsque des circonstances particulières exigeront cette mesure dans quelque partie du royaume, et même de prohiber entièrement, suivant l'exigence des cas, la sortie de cet article.

(3) Il ne sera délivré de passeport pour l'exportation des cerceaux que sur la représentation et le dépôt d'un certificat à délivrer par deux tonneliers ou autres personnes compétentes, qui devront être spécialement nommés par le magistrat du lieu, et prêter serment entre ses mains. Ce certificat, outre l'indication du nombre de pièces ou de bottes, et des noms du navire et des patrons qui doivent les exporter, contiendra la déclaration qu'ils ont fait, par eux-mêmes, l'inspection des cerceaux destinés à être chargés, et que, autant qu'ils ont pu s'en convaincre, il ne se trouve aucun cerceau d'osier rouge de 22 palmes à 26 palmes 7 pouces de long, tels qu'on les emploie pour les barils à harengs. Il sera payé par celui qui opère le chargement, pour frais de l'inspection et du certificat sus-mentionnés, outre la somme de soixante cents, en une fois, cinq cents en sus par nombre de quarante bottes ou

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents	flor. cents.	flor. cents.
Id. de saule.	La valeur.	Prohib	½ p. 100	Prohib.
Id. autres.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. feuillard préparé en tout ou partie en cerceaux, écholes, gaules, perches, etc. (1).		6 p. 100	Prohib.	Prohib.
Id. mâts et esparres.		1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. merrain à panneaux (y compris les pièces de rebut).	100 en nomb.	7 50	10	10
Id. à futailles longues.		4	4 50	4 50
Id. autres.			1 25	1 25
Id. pour barils à harengs.			Prohib.	1 p. 100
Id. autres.		3 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. osier, houssines, verges.		6 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Id. ouvré. Voyez Vannerie.				
Id. rames.		3 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. saule pour cerceaux.		Prohib.	Prohib.	1 p. 100
Id. autres, sciés entièrement ou autrement coupés; planches, poutres, madriers, solives (2).		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. non sciés.		2½ p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. autres que communs. D'ébénisterie, acajou.	La valeur.	2 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Id. buis.				
Id. cèdre.				
Id. noyer, pour bois de fusils.		Exempt.	2 p. 100	1 p. 100
Id. autre.		2 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Id. non dénommés.		2 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Id. de teinture, non moulus, brésilet.	Les 100 livres.	10	10	10
Id. caliatour.		20	20	20
Id. calu. Comme caliatour.				
Id. Campêche. Comme caliatour.				
Id. Fernambouc.		2	1	1 80

millier de cerceaux; et si l'on effectue le chargement, pour l'exportation directe, dans un lieu où il n'existe pas de bureau de droits d'entrée et de sortie, le patron du navire, arrivé au bureau où doit être ensuite délivré le passeport d'exportation moyennant le paiement des droits, devra y remettre, en même temps que lesdits certificats, une déclaration constatant qu'il n'a chargé aucun cerceau ailleurs que dans l'endroit où les certificats ont été délivrés, ni d'autres cerceaux que ceux qu'il croit de bonne foi être énoncés dans les certificats : le tout sous peine de confiscation des cerceaux qui auront été autrement embarqués pour l'exportation, ou qui seront trouvés, au moment du chargement ou après, être des cerceaux prohibés ou autres que ceux pour lesquels il a été délivré des certificats, sans préjudice des autres peines prononcées par la loi sur le recouvrement des droits d'entrée et de sortie et des accises contre l'exportation en fraude de marchandises prohibées.

(1) Il est réservé au Roi de permettre la libre sortie du bois feuillard par des bureaux de la frontière de terre spécialement désignés. Le Roi, usant de cette faculté, a ouvert à cette exportation en franchise les bureaux d'Epain, Bleharies, Rume et Hertain.

(2) Cet article comprend aussi, pour ce qui concerne les droits d'entrée, les planches dont se composent ordinairement les planchers et les maisonnettes des trains de bois qui descendent les rivières.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Id. fustet. Comme caliatour.				
Id. gaïac. Comme brésilet.				
Id. jaune. Comme caliatour.				
Id. Saint-Martin.	Le quintal.	40	20	40
Id. santal. Comme caliatour.				
Id. sapan. Comme brésilet.				
Id. stokfish. Comme caliatour.				
Id. autre.	Les 100 livres.	1	1 50	30
Id. moulus.		Prohib.	Exempt.	Prohib.
Id. employés en médecine. Cassie.		40	20	40
Id. sassafras.		20	10	20
Id. ouvrés.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Boissons distillées (1) de grains, d'origine française ou autres importées de France.			Prohib.	
Id. d'ailleurs, en barils.	Le baril.	2	20	2
Id. en bouteilles de 116 ou plus au baril.	Les 100 bout.	5	20	5
Id. autres, y compris le rhum, le rack et les liqueurs, en barils.	Le baril.	1	20	20
Id. en bouteilles de 116 au plus au baril.	Les 100 bout.	4	20	20
Id. bol d'Arménie.	La valeur.	1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Bonneterie. Mitaines d'Islande, d'Ecosse, de Kloppenburg et de Danemack.		3 p. 100	½ p. 100	3 p. 100
Id. bonnets, mitaines, gants, chaussons, jupes, camisoles, et autres vêtemens de coton, de laine ou de fil, tricotés soit à la main, soit au métier, d'origine française ou importés de France.		20 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. d'ailleurs.		10 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Borax brut, tinkal et borax à moitié raffiné ou borax des Indes orientales.	Les 100 livres.	Exempt.	3	1
Borax raffiné.		6	Exempt.	2
Bougies, ou bougies de blanc de baleine.		40	30	2 40
Bouteilles de verre.	100 en nombre.	3	5	25
Boutons de corne et os, de bois, de soie, de métal, d'étain, de composition, etc.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Brai sec.	Les 100 livres.	40	10	40
Bronze. Voyez Cuivre.				
Brosserie.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Brun rouge.	Les 100 livres.	40	20	40
Câbles. Voyez Cordages.				
Cacao (fèves de).		1 50	30	30

(1) Les boissons distillées autres que *liqueurs* paient un droit d'accise de 16 florins par baril de 10 degrés à l'aréomètre dit des Pays-Bas, et à la chaleur de 55 degrés du thermomètre de Farenheit. L'accise sur les liqueurs est de 24 florins par baril, sans distinction du degré de force.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		SORTIE.		TRANSIT.	
		flor.	cents.	flor.	cents.	flor	cents.
Cacao (pellicules de).	Les 100 livres.		30		15		30
Cachou.	La valeur.	1 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Café.	Les 100 livres.	2			5		10
Calamine.			50		20		50
Camphre brut.		2		3		2	
Camphre raffiné.		3		1		3	
Cannelle de Ceylan.	La livre.		20		1		2 ½
Cannelle de la Chine.	Les 100 livres.	4		1		1	80
Cannes de jonc.	La valeur.	3 p. 100		1 p. 100		1 p. 100	
Canons. Voyez Armes.							
Cantharides.	Les 100 livres.	7		3	50	3	50
Câpres confites au sel.	Le baril.	1			50		50
Câpres autres.	La valeur.	3 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Caractères d'imprimerie.		12			20	2	
Carcasses pour ouvrages de modes.		6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Cardamome.	Les 100 livres.	5		2	50	2	
Cardes de fil d'archal.	La valeur.	10 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Carmin.		1 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Cartes géographiques et marines.		1 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Cartes à jouer.	La gr. de 12 d.	6			5	3	
Carthame (safranum).	Les 100 livres.	1	50	1	50	1	50
Carton. Voyez Papier.							
Cascarilla.			60		30		60
Cassia fistula.			50		25		50
Cassia lignea.		4		1		1	80
Castoreum.	La livre.		60		30		10
Cauris.	La valeur.	3 p. 100		2 p. 100		1 p. 100	
Caviar.	Le baril.	1			80	1	
Cendres. Perlasse et potasse.	Les 100 livres.		80		40		50
Cendres. Védasse.			50		30		30
Cendres de savonneries et de salines.	La valeur.	½ p. 100		Prohib.		½ p. 100	
Cendres des foyers.	Le ton. de mer.		10	2	50	2	50
Cendre anglaise.	Les 100 livres.	3		1	50	1	50
Chandelles de suif, et celles dites de composition.		13	50		20	1	50
Chanvre brut.			65		65		50
Chanvre peigné.		3			50	1	
Chapeaux de poil, de feutre, de laine, de paille, de cuir vernissé, etc.	La valeur.	10 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Charbons de terre et houille (1).	Les 1000 livres.	2			10	1	
Charbon de bois (2).	La valeur.	½ p. 100		6 p. 100		1 p. 100	
Chardons-cardières.		½ p. 100		½ p. 100		½ p. 100	
Chaux de toute sorte (3).	10 rasières.		5		10		10
Chevaux. Poulains (4).	Par tête.	2		1		1	

(1) Le transit des charbons de terre arrivant d'une partie d'un état voisin, et destinés pour un autre de ce même état, ne sera soumis qu'à un droit de 20 cent. les 100 livres.

(2) Il est réservé au Roi de prohiber la sortie des charbons de bois par des bureaux qui seront spécialement désignés.

(3) Il est réservé au Roi de permettre l'importation de la chaux, sans paiement de droits, lorsque cette mesure est jugée nécessaire dans quelque partie du royaume.

(4) Ne seront réputés poulains que ceux qui ont encore les dents de lait.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		DROITS. SORTIE.		DROITS. TRANSIT.	
		flor.	cents.	flor.	cents	flor.	cents.
Chevaux autres.	Par tête.	6		3		2	
Cheveux ouvragés par les perruquiers	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Cheveux autres.		1 p. 100		6 p. 100		1 p. 100	
Chicorée (racines de).	Les 100 livres.		5		5		5
Chicorée préparée ou moulue.		1	20		10		60
Chocolat.		12		1		2	
Cidre en barils.	Le baril.	7	50		50	1	50
Cidre en bouteilles de 116 au plus au baril.	Les 100 bout.	10	50		50	1	50
Cidre en cruche à eau de Selters.	Les 100 cruch.	15			75	2	25
Cire brute.	Les 100 livres.	1			80		50
Cire blanchie.		6		1		2	
Cire à cacheter.	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Citrons. Voyez Fruits.							
Cobalt.	Les 100 livres.	Exempt.			30		15
Cochenille.	La livre.		10		3		3
Colcothar. (*Caput mortuum.* — Vitriol rubifié. — Oxide de fer.)	Les 100 livres.		30		15		30
Colle-forte.		4			20	1	50
Colle de poisson.		10		5		2	
Coloquinte.		2		1		2	
Coquillages.	La valeur.	1 p. 100		½ p. 100		½ p. 100	
Corail brut.		1 p. 100		1 p. 100		1 p. 100	
Corail ouvré dit *blood-koralen*. Voyez Pierres gemmes.							
Id. autre.		5 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Cordages. Câbles et haubans, et toute autre espèce de cordages.	Les 100 livres.	10			20	1	50
Cordages vieux et usés, ne pouvant plus servir à la navigation, ainsi que ceux coupés en pièces ou réduits en filasse.		5		Prohib.			5
Cordes de boyau pour instrumens de musique.	La valeur.	4 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Corne de cerf.	Les 100 livres.		20		10		20
Cornes ou bouts de corne de bœuf, vache, mouton, chèvre.		1 p. 100		3 p. 100		1 p. 100	
Id. de cerf, chevreuil, renne et autres semblables.		1 p. 100		1 p. 100		1 p. 100	
Coton en laine.			80		5		10
Coton filé. Voyez Fil de coton.							
Couperose blanche.			60		30		30
Couperose bleue.		1	60		50		50
Couperose verte.			30		10		20
Coutellerie.	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Craie moulue.	Last de 2000 l.	1			10	1	
Craie autre.			20		20		20
Crayons de mine de plomb, de bois ou autres.	La valeur.	5 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Crême de tartre.	Les 100 livres.	1			50	1	
Crêpes. Voyez Gazes.							
Creusets. Voyez Poterie de terre.							
Crins. Voyez Poil.							

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Cristal de roche brut.	La valeur.	1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Cristal de roche ouvré.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Cuirs. Voyez Peaux.				
Cuivre battu, en barreaux ronds ou carrés, en fonds de chaudières ou de bassins, ainsi que les planches pour doublage de navires.	Les 100 livres.	6	40	1 50
Id. clous.		4	40	2
Id. en flan pour les monnaies.	La valeur.	Prohib.	½ p. 100	Prohib.
Id. jaune, brut, fondu en plaques et planches coulées.	Les 100 livres.	4	1	1 20
Id. mitraille et potain.		20	4 50	1 50
Id. en flan pour les monnaies.	La valeur.	Prohib.	½ p. 100	½ p. 100
Id. ouvré, bronzé, doré, soit proprement doré, soit vernissé, ou imitant l'or par suite d'une autre opération quelconque.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. rouge, brut, fondu en plaques de l'épaisseur de 3 lignes et au-dessus, ainsi que rosette, planches coulées et limaille, et cuivre noir brut en plaques.	Les 100 livres.	6	40	1 5
Cumin.		50	30	1
Curcuma moulu.		1 50	30	1
Curcuma non moulu.		1	30	50
Dattes.		25	15	25
Dentelles de fil, de coton, d'or et d'argent, et de soie.	La valeur.	6 p. 100	Exempt.	1 p. 100
Dents d'éléphant.	Les 100 livres.	5	2	2
Id. de narval de pêche nationale.	La valeur.	Exempt.	2 p. 100	1 p. 100
Id. de pêche étrangère.		6 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Drilles et chiffons. Vieux papier de rebut.	Les 100 livres.	5	Prohib.	5
Id. vieux linge et vêtemens de toile usés, qui se vendent au poids, quand ils pèsent une livre et plus.		5	Prohib.	5
Id. cordages vieux et usés ne pouvant plus servir à la navigation.		5	Prohib.	5
Id. cordages vieux, coupés en pièces ou réduits en filasse.		5	Prohib.	5
Id. Filets vieux et usés.		5	Prohib.	5
Drogueries non dénommées.	La valeur.	1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Duvet. Voyez Plumes.				
Eau-forte, d'origine française ou importée de France.			Prohib.	
Eau-forte d'ailleurs.	Les 100 livres.	5 60	20	80
Ecaille de tortue brute.	La valeur.	1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. ouvrée.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Ecorces de citron et d'orange confites.		5 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. autres.	Les 100 livres.	40	20	40
Id. de melon, confites.		3	1 50	2
Id. à tan, moulues.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	2 p. 100

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Ecorces à tan non moulues (1).	La valeur.	½ p. 100	1 ½ p. 100	½ p. 100
Engrais autres que cendres de foyers.		Exempt.	Prohib.	
Epingles.	Les 100 livres.	30	5	3
Eponges.	La valeur.	4 p. 100	½ p. 100	1
Esprits. Voyez Boissons distillées.				
Etain brut.	Les 100 livres.	1 50	50	1 20
Etain ouvré.		10	35	1 80
Etoupes de chanvre (2).		10	2	10
Euphorbe. Voyez Gomme.				
Fanons de baleine de pêche nationale.		Exempt.	2 p. 100	1 p. 100
Id. de pêche étrangère.		6 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Id. coupés.		6 p. 100	2 p. 100	
Farine de toute espèce, semoule, son.	Les 100 livres.	12	Exempt.	9
Faïence de toute sorte, française ou importée de France.	La valeur.	20	30	60
Id. d'ailleurs.		6	30	60
Fer. Minerai.		½ p. 100	Prohib.	Prohib.
Id. fonte en gueuses de toute forme, tel qu'il sort des hauts fourneaux.	Les 100 livres.	25	25	20
Id. en barres.		4 25	5	20
Id. ouvré (3), coulé en plaques de cheminées, poêles, poids, vases, enclumes, ancres.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. coulé, battu, laminé.		2 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. cercles et bandes.		2 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. chaudières de salines et autres, tôle.		2 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. clous, fil de fer et d'archal.		2 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. vieux ou ferraille.		Prohib.	3 p. 100	Prohib.
Ferblanc ouvré, verni, peint ou non.	Les 100 livres.	10 5	10	60
Ferblanc autre.		30	20	1 60
Figues.		1	30	50
Fil de chanvre et de lin écru à dentelle.	La valeur.	Exempt.	5 p. 100	
Id. autre.		½ p. 100	3 p. 100	1 p. 100
Id. blanc et tors.		5 p. 100	5 p. 100	1 p. 100
Id. de carret, et dit *shufgaren.*	Les 100 livres.	5	50	1 20
Id. à coudre.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. pour filets à harengs.		½ p. 100	Prohib.	
Id. à tisser.		1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100

(1) La sortie des écorces à tan moyennant les droits ci-dessus n'est permise que par les frontières maritimes; elle peut avoir lieu par les bureaux suivans, sous le paiement d'un droit de 20 pour 100 de la valeur : Bocholtz, Jalhay, Petihtier, Weiswampach, Bouillon, Sugny, Aubange, Behaut, Gouvin, Wervicq, Lokert, Rœsbrugge, Pontrouge, Abeelen.

(2) Il est réservé au Roi d'en défendre la sortie par les fontières de terre, par des bureaux qui seront spécialement désignés.

(3) Le gouvernement se réserve de permettre, dans des cas spéciaux, l'introduction, sous des droits moindres, des plaques de fer laminé des dimensions requises pour la fabrication des chaudières à la vapeur, s'il ne s'en fait pas de cette dimension dans le pays, et s'il est prouvé qu'on s'en sert à cet usage.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		SORTIE.		TRANSIT.	
		flor.	cents.	flor.	cents.	flor.	cents.
Fil à voiles.	Les 100 liv.	2			50	1	50
Id. autre non dénommé.	La valeur.	6 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Id. de coton, non tors et non teint.	Les 100 liv.	40		1		2	
Id. tors ou teint.		50			50	2	50
Id. de laine écru non teint.		6		1		1	75
Id. filé dans le royaume, teint ou non.				Ex. (1).			
Id. simple, teint, tors teint ou non.		8			50	2	
Id. de poil de chèvre d'Angora écru.		2		4		2	
Id. teint.		12		2		2	50
Id. métallique d'acier.			50		20		50
Id. de cuivre.		4			40	2	
Id. de fer.		3	25		10		60
Id. d'or et d'argent.	La valeur.	5 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Filets et autres ustensiles pour toute espèce de pêche.		1 p. 100		2 p. 100		1 p. 100	
Filets vieux et usés.	Les 100 liv.		5	Prohib.			5
Fleurs artificielles. Voyez Modes.							
Foin.	Les 1000 liv.		25		20		20
Fromages indigènes gras.					50		
Id. de Limbourg.					50		
Id. à cumin.					25		
Id. de Frise, dit *hanter-kaas*.					15		
Id. étrangers de toute espèce.		5			50	1	50
Fruits verts et secs de toute espèce autres que ceux non dénommés.	La valeur.	3 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Id. confits à l'eau-de-vie ou au sucre.		3 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Id. au sel.	Le baril.	1			50		50
Futailles (2) neuves de toute espèce.	La valeur.	Prohib.		½ p. 100		½ p. 100	
Id. vieilles.		3 p. 100		2 p. 100		2 p. 100	
Id. Barils à harengs, vides.		Prohib.		½ p. 100		½ p. 100	
Calbanum. Voyez Gommes.							
Galle (noix de).	Les 100 liv.	2		1		1	50
Gants de cuir. Voyez Cuirs ouvrés.							
Gants de soie. Voyez Soie.							
Gants autres. Voyez Bas.							
Garance. Alizari proprement dit.		1	50		40	1	
Id. racines vertes ou séchées et broyées ailleurs que dans les fours à garance.	La valeur.	½ p. 100		Prohib.		1 p. 100	
Id. séchées et broyées dans les fours à garance, et renfermées dans des colis portant la marque de ces fours.	Les 100 liv.			3			
Id. poudre.		6		1		2	
Id. commune.		3			50	1	
Id. mule.		1	50		25		50
Gaude.			50		50		50
Gazes, marli et crêpe de toute espèce et de toute couleur.	La livre.	4			35		70

(1) Avec permission spéciale et sous les précautions nécessaires.

(2) Les futailles propres à être portées à dos d'homme, et d'une contenance moindre de 35 litrons, sont prohibées à la sortie par la frontière de terre, à moins qu'elles ne soient neuves et n'aient jamais contenu aucun liquide fermenté ou distillé.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		SORTIE.		TRANSIT.	
		flor.	cents.	flor.	cents.	flor.	cents.
Gingembre sec.	La livre.		60		40		60
Gingembre confit.		6		2		2	
Girofle (clous et antoffes de) autres que de Batavia, importés directement.	La valeur.	3 p. 100		½ p. 100		1 p. 100	
Gomme arabique.	Les 100 livres.	1	20		60	1	
Id. ammoniaque.		3		1	50	2	
Id. assa-fœtida.		3		1	50	2	
Id. copal.		3		1	50	2	
Id. euphorbe.		3		1	50	2	
Id. galbanum.		3		1	50	2	
Id. gutte.		3		1	50	2	
Id. de gaïac.		2		1		1	50
Id. laque en fenilles.		1			50	1	
Id. florentine. Comme teinture non dénommée.							
Id. de Venise en boules (*hogellah.*)		2			15	1	20
Id. myrrhe.		2		1		2	
Id. olibanum.		1			50	1	
Id. sandaraque.		1			50	1	
Id. du Sénégal. (Gomme Arabique.)							
Goudron.	Les 13 tonn. ou 2000 litres.	1			60	1	
Graine d'alpiste. (Canarie.)	La rasière.		20		10		20
Graine d'anis.	Les 100 livres.	1			30	1	
Graine de chanvre.	Le last.	1	50	6		4	
Graine de colza.		2		5		4	
Graine de lin, pour semence du 1er août jusqu'au 1er avril.		4	80	2	40	4	80
Id. en tout autre temps.		2		5		4	
Graines de jardin.	Les 100 livres.	2	50		30	1	
Graine de moutarde.	La rasière.		15		10		15
Graine de navette. Comme Colza.							
Graine d'oignon. Comme de jardin.							
Graine de paradis. Comme Drogueries non dénommées.							
Graine de rabette.	Le last.	1		6		6	
Graine de trèfle.		1		6		3	
Graine de vesce. Comme Rabette.							
Grains. Avoine (1).		7			10	1	
Id. drèche (1).		6			50	4	
Id. épeautre mondé (1).		7			10		
Id. non mondé (1).		15			15		
Id. Fèves et vesces.		6			20	2	40
Id. Froment (1).	Les 1000 liv.	11	25		10	1	30
Id. Orge.	Le last.	12			10	2	50
Id. Pois.		7			20	2	40
Id. Sarrasin.		9			20	2	
Id. Seigle (1).	Les 1000 liv.	7	50		7		80

(1) Il est réservé au Roi de réduire les droit d'entrée sur l'avoine, la drèche, le seigle, l'épeautre mondé ou non et le froment, à mesure que les circonstances qui ont donné lieu à l'augmentation subiront des chargemens.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor cents.
Graisse de baleine de pêche nationale.	Le baril.	Exempt.	50	50
Id. de pêche étrangère.		1	50	50
Id. autre.	Les 100 livres.	80	30	60
Graphite ou plombagine.		60	10	60
Gravures.	La valeur.	1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Grenats. Comme Pierres gemmes.				
Gruaux de toute sorte de grains.	Les 100 livres.	2 50	50	1 50
Habillemens neufs, à l'usage d'hommes et de femmes, sarraux de toile de lin.	La valeur	10 p. 100	Exempt.	1 p. 100
Horloges et Pendules.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Houblon.	Les 100 livres.	60	30	30
Huile d'olives.	Le baril.	1	50	80
Huile d'oliette, de faine, de pavot, et autres de même espèce.		80	40	80
Huile d'épiceries.	La valeur.	3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Huile de graines.	Le baril.	5 80	5	80
Huile de poisson de pêche nationale, y compris la pêche du détroit de Davis.		Exempt.	25	
Huile de poisson de pêche étrangère.		1	25	1
Huile de térébenthine.	Les 100 livres.	1	20	1
Huile de vitriol d'origine française.		Prohib.		
Huile autre.		1 20		
Hydromel en barils.	Le baril.	5	5	50
Hydromel en bouteilles de 116 ou plus au baril.	Les 100 bout.	8	50	70
Indigo.	La livre.	4	2	2 ½
Instrumens de mathématiques, de physique, de chirurgie, d'optique.	La valeur.	3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Instrumens de musique.		5 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Ipécacuanha.	Les 100 livres.	10	5	5
Ivoire brut. Voyez Dents d'éléphant.				
Ivoire ouvré. Voyez Mercerie.				
Jalap.		4	2	2
Jambons. Voyez Viandes.				
Joncs. Comme Roseaux.				
Jus de citrons et de limons en barils.	Le baril.	7 50	50	1 50
Id. en bouteilles de 116 ou plus au baril.	Les 100 bout.	10 50	50	1 50
Id. en cruches à eau de Selters.	Les 100 cruch.	15	75	2 25
Kermès minéral. Voyez Produits chimiques.				
Labdanum. Voyez Drogues.				
Laine de toute espèce, sans distinction d'origine (1).	La valeur.	Exempt.	1 p 100 (1)	1 p. 100
Laiton. Voyez Cuivre.				
Langues de bœuf. Voyez Viandes.				
Lard salé en tonneaux.	Les 100 livres.	8	30	1 50
Lard en flèches, avec épaules et cuisses		6	30	1 50

(1) Il est réservé au Roi d'en défendre la sortie sur les frontières de terre, par des bureaux qui seront spécialement désignés.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Légumes verts et secs, autres que ceux dénommés.			Exempt.	
Levure.	La valeur.	3 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Liége brut.		1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Liége (bouchons de).		10 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Limons. Voyez Fruits non dénommés.				
Lin brut, y compris le déchet, dit *snuit* (1).	Les 100 livres.		30	
Lin peigné.		5	25	1
Litharge d'or et d'argent.		40	20	40
Livres imprimés dans les Pays-Bas et sur papier indigène.		Exempt.	Exempt.	
Macaroni. Voyez Farine.				
Machines et mécaniques à l'usage des fabriques et manufactures (2).	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Macis de Batavia, importés directement.		Ex (3).	½ p. 100	
Macis d'ailleurs.		3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Magnésie.	Les 100 livres.	2	1	2
Manganèse.		50	10	50
Manne.		1	50	1
Mastic.		2 50	1 20	1 75
Mélasse brute, importée directement des pays hors d'Europe, et par navires nationaux.	La valeur.	Prohib.		1 p. 100
Mélasse importée d'ailleurs.			Prohib.	1 p. 100
Mélasse épurée.				
Mercerie, y compris tous les articles non dénommés de papier, de bois, de fer, d'acier, de cuivre et d'autres métaux, d'ivoire, d'écaille de tortue, d'ambre jaune, les perles et pierres fausses, et toute composition de même espèce.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Mercure.	Les 100 livres.	1 50	3	1 50
Meubles.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Miel.	Les 100 livres.	1	20	1
Millet.		30	10	30
Modes (ouvrages de).	La valeur.	10 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Montres d'or.	La pièce.	1	50	75

(1) L'administration des droits d'entrée et de sortie des accises veillera à ce qu'il ne se commette point de fraude relativement à la mise en roui du lin, dans la distance d'une lieue de la frontière; elle aura la faculté de prendre, selon les circonstances, les précautions nécessaires, et pourra même exiger des acquit-à-caution pour l'intérieur, sous consignation ou caution valable pour le montant des droits, à l'effet de s'assurer que le lin retourne dans l'intérieur.

(2) Il est réservé au Roi d'accorder la libre entrée des machines et mécaniques, lorsque l'intérêt de l'industrie nationale l'exige.

(3) On ne jouira de cette franchise de droits que lorsque le macis sera importé dans des barils ou des caisses pesant au moins 62 livres net, et acompagné d'un certificat de sortie, à délivrer par la direction principale des finances à Batavia.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor cents.
Montres d'argent.	La pièce.	50	25	50
Montres de similor, etc.		30	20	30
Mousse. Voyez Drogues.				
Mulets.	Par tête.	4	2	4
Musc.	La livre.	5	2 50	2 50
Musique gravée. Voyez Livres.				
Myrrhe. Voyez Gomme.				
Nacre de perle brute.	La valeur.	1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. ouvrée.		5 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Nattes de Russie.		3 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. autres.		1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Noir d'os.	Les 100 livres.	25	10	25
Noir d'Espagne.	La valeur.	1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Noisettes. Voyez Fruits non dénommés.				
Noix communes. Voyez Fruits non dénommés.				
Noix muscades de Batavia importées directement.		Ex (1).	½ p. 100	
Id. d'ailleurs.		3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Ocre.	Les 100 livres.	10	5	10
OEufs.	La valeur.	2 p. 100	½ p. 100	2 p. 100
Oignons de fleurs.		½ p. 100	½ p. 100	½ p. 100
Olibanum. Voyez Gomme.				
Olives. Voyez Fruits non dénommés.				
Opium.	La livre.	15	10	10
Or en barres, lingots et en masse.			Exempt.	
Or en feuilles, battu.	La valeur.	5 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Or en monnaie.			Exempt.	
Or en poudre.			Exempt.	
Or ouvré, non brisé.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Or ouvré brisé.			Exempt	
Oranges. Voyez Fruits non dénommés.				
Oreillons à fabriquer la colle-forte.		½ p. 100	Prohib.	½ p. 100
Orseille.	Les 100 livres	1	40	1
Os de bœufs, de vaches et d'autres animaux.	La valeur.	½ p. 100	Prohib.	½ p. 100
Os dont on a extrait la gélatine.		½ p. 100	6 p. 100	1 p 100
Paille.		1 p. 100	Prohib.	1 p. 100
Pain de toute sorte de grains. Voyez Farine.				
Pain d'épice. Voyez Farine.				
Papier de carton, destiné à la fabrication des cartes à jouer, colorié, et maculature.		3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Papier de tenture.		10 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Papier rayé pour musique.		3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Papier de toute espèce, blanc, gris,				

(3) On ne jouira de cette franchise de droit que lorsque les noix seront importées dans des barils ou des caisses pesant au moins 62 livres net, et qu'elles seront accompagnées d'un certificat de sortie, à délivrer par la direction principale des finances à Batavia.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		f or. cents.	flor. cents	flor. cents.
bleu à l'usage des raffineries de sucre, ainsi que les registres en papier blanc et rayé.	La valeur.	15 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Papier portant les noms ou les marques caractéristiques des papeteries du royaume des Pays-Bas.			Prohib.	
Papier vieux et rognures.	Les 100 livres.	5	Prohib.	Prohib.
Parapluies et parasols.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Parchemin neuf.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Parchemin (rognures de).		½ p. 100	Prohib.	5
Parfumeries.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Passementeries (franges, cordons, galons, aiguillettes, lacets, etc.)		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Pastel.	Les 100 livres.	25	25	25
Peaux indigènes.	La valeur.		6 p. 100	
Id. brutes d'agneau.		1 p. 100	6 p. 100	1 p. 100
Id. de bouc. Comme d'agneau.				
Id. de buffle.		1 p. 100	1	1 p. 100
Id. de castor.		½ p. 100	6 p. 100	1 p. 100
Id. de cerf. Comme d'agneau.				
Id. de chevreuil. Comme d'agneau.				
Id. de chèvre. Comme d'agneau.				
Id. de chien. Comme d'agneau.				
Id. de chien de mer.		1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. d'élan. Comme de buffle.				
Id. de lapin. Comme de castor.				
Id. de lièvre. Comme de castor.				
Id. de mouton. Comme d'agneau.				
Id. autres.	Les 100 livres.	15	30	1 50
Id. en vert et salées.	La valeur.	1 p. 100	6 p. 100	1 p. 100
Id. sèches.	Les 100 livres.	1	1	1
Id. apprêtées de toute sorte avec ou sans poil. De castor.		15	30	1 50
Id. de chien de mer.		15	30	1 50
Id. de lapin.		15	30	1 50
Id. de lièvre.		15	30	1 50
Id. de mouton.		15	30	1 50
Id. de roussi.	La valeur.	1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Id. autres.	Les 100 livres.	15 50	30	1 50
Id. ouvrés de toute sorte.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. (rognures de).		½ p. 100	Prohib.	½ p. 100
Pelleteries non apprêtées.		1 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Pelleteries apprêtées.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Perlasse et potasse. Voyez Cendres.				
Perles fines. Voyez Pierres gemmes.				
Perles fausses. Voyez Mercerie.				
Pierres à aiguiser.		3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. Ardoises de France.	1000 en nomb.	3		
Id. autres.		1	15	75
Id. dures, non cuites, telles que pierres tumulaires et seuils, marbre en bloc, pierres à carreler, etc.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. d'émeril.	Les 100 livres.	15	10	15

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Id. à feu et chiques.	La valeur.	3 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. Marbre poli ou sculpté.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. Marbre en statues.			Exempt.	
Id. Marne ou pierres à chaux blanches ou bleues.		½ p. 100	Prohib.	½ p. 100
Id. Meules.		1 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. de tuf, ou à terras non moulues.	Les 100 livres.	5	20	5
Id. moulues, broyées ou battues, dites pierres fines, terras, pierre de tuf ou à ciment.		80	5	10
Pierres gemmes.			Exempt.	
Piment de la Jamaïque.		4	50	60
Piment d'Espagne		60	30	40
Pipes de terre à fumer.	Les 20 grosses.	Prohib.	5	5
Plants d'arbres.	La valeur.	2 p. 100	⅙ p. 100	1 p. 100
Plomb. Balles de calibre. Voyez Armes et Munitions de guerre.				
Plomb. Blanc de céruse.	Les 100 livres.	4	10	1 20
Plomb en saumons et vieux.		25	10	25
Plomb (mine de). Voyez Graphite.				
Plomb minium.		1	10	80
Plomb ouvré de toute sorte.		2 35	10	1 20
Plumes à écrire, brutes.	100 en nombre.	5	5	5
Plumes apprêtées.		5	5	5
Plumes à lit.	Les 100 livres.	2	1	2
Plumes de parure. Voyez Modes.				
Plumes autres non dénommées.		2	1	2
Poils de bœuf, de vache et de bouc.	La valeur.	1 p. 100	6 p. 100	1 p. 100
Poils de lièvre et de lapin.	Les 100 livres.	8	48	2
Poils autres.		4	16	2
Poires. Voyez Fruits.				
Poissons d'eau douce. Écrevisses.	La valeur.	6 p. 100	Exempt.	1 p. 100
Id. autres, y compris le saumon et les anchois, frais, salés, fumés ou séchés.		6 p. 100	Exempt.	1 p. 100
Poissons de mer. Harengs frais, caqués, salés, de pêche nationale.		Exempt.	Exempt.	
Id. Harengs de pêche étrangère.		Prohib.		1 p. 100
Harengs secs ou fumés.	Last de 10000	Prohib.	50	50
Id. Huîtres étrangères.	La valeur.	1 p. 100	Exempt.	½ p. 100
Id. Sauret.	Last de 12000	7 50	1 50	3
Id. Stockfish.	Les 100 livres.	15	5	15
Id. autres, frais, caqués, salés, de pêche nationale.		Exempt.	Exempt.	
Id. de pêche étrangère.			Prohib.	
Id. séchés ou fumés.		Prohib.	Exempt.	Prohib.
Poivre.		1 50	5	10
Poix.	13 b. ou 2000 l.	1 80	1 20	1 50
Pommes. Voyez Fruits non dénommés.				
Pommes de terre.	Le baril.	5	Exempt.	5
Porcelaine blanche et peinte, française ou importée de France.	Les 100 livres.	30	50	1
Id. autre.		10	50	1

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor cents.	flor. cents	flor. cents.
Potasse. Voyez Cendres.				
Poterie de terre et de grès. Creusets.	La valeur.	1 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Id. Plaques de terre cuites, jusqu'à 24 pouces ½ de longueur, 11 pouces ¾ de largeur.	1000 en nomb.	1 50	20	1
Id. autre française ou importée de France.	La valeur.	15 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Id. d'ailleurs.		6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Poudre à poudrer.	Les 100 livres.	10	10	1
Poudre à tirer (1).		16	1	2
Produits chimiques non dénommés, d'origine française ou importés de France.		Prohib.	Prohib.	
Id. autres.	La valeur.	3 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Prunes.	Les 100 livres.	30	15	25
Quinquina jaune.		1	50	1
Quinquina autre.		2	1	2
Raisins de Corinthe.		1	50	60
Raisins verjus		25	10	25
Raisins autres.		40	20	40
Réglisse (Racine de) de Bayonne.		40	20	40
Id. d'Espagne.		20	10	20
Réglisse (Jus de)		1	50	1
Résineux non dénommés.		40	10	40
Rhubarbe.		5	2 50	5
Riz.		30	20	30
Rocou.		2	4	1 80
Roseaux.	La valeur.	3 p. 100	1 p. 100	1 p. 100
Rotins.	Les 100 livres.	40	25	25
Rubans de toute espèce.	La valeur.	6 p. 100	½ p. 100	1 p. 100
Safran.	La livre.	25	10	5
Safre.	Les 100 livres.	2	2	1
Sagou (ou terre du Japon).		50	30	50
Salep.		2	50	2
Salpêtre brut.		1	50	1
Salpêtre raffiné.		1 50	20	1 50
Salsepareille.		2	50	2
Sang-dragon.		4	1	2
Sassafras. Voyez Bois.				
Saumure, non compris un droit d'accise de 5 fl. par baril.	Le baril.	10	10	10
Savon blanc ou marbré et savonnettes.	Les 100 livres.	6	50	1
Savon noir et vert.		6	25	1
Savon parfumé.		10	50	1
Sel (2) brut, par les frontières maritimes, par navires nationaux.		Exempt.	5	5

(1) Toute importation de poudre à tirer, par terre et le long des petites rivières, est prohibée. L'importation par les rivières ne peut se faire que par le Rhin, la Meuse et l'Escaut, et par des navires dits *reurtschepen*, reconnus comme tels.

L'exportation ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une permission spéciale.

(2) La sortie par mer, avec décharge de l'accise, qui est de 6 fl. par 100 livres, ne peut se faire qu'en vertu d'une permission spéciale de l'administration.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Sel brut, par navires étrangers.	Les 100 livres.	2	5	
Sel par les frontières de terre.		2	Prohib.	Prohib.
Sel raffiné.		16	Exempt.	
Séné.		2	1	2
Sirops non dénommés.		Prohib.	10	Prohib.
Smalt (*blaauwse*).		60	Exempt.	30
Soie écrue.		2	10	3
Soie moulinée.		20	10	4
Soie à coudre ou à broder.		40	10	4
Soie (Bourre de), non filée.	La valeur.	1 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Soie (Bourre de), filée (fleuret).	Les 100 livres.	15	10	2
Soies de porc.		2	1 50	1 50
Soja.	La valeur.	3 p. 100	2 p. 100	1 p. 100
Soude.	Les 100 livres.	40	10	40
Soufre brut.		20	20	20
Soufre épuré.		1 20	10	60
Soufre sublimé, en poudre.		1 50	15	90
Sucre (1) brut, tête et terré, par navires nationaux.		10	1	1
Id. par navires étrangers.		80	1	1 50
Id. raffiné et mélangé avec du sucre brut.		36	1	2
Id. (Sirop de).		Prohib.	10	Prohib.
Suif.		80	30	60
Sumac.		20	10	20
Tabac en feuilles, indigène.			10	
Id. d'Ukraine et autres pays d'Europe.		65	20	20
Id. du Brésil.		50	10	50
Id. de Varinas.		6	1	5
Id. des États-Unis, de Maryland.		80	10	80
Id. autre.		70	10	65
Id. de Porto Rico, Saint-Domingue, la Havane.		1	40	1 30
Id. d'Orénoque.		2 50	2	2
Id. des Indes-Orientales.		30	10	20
Id. en rouleaux, du Brésil. (Comme en feuilles).				
Id. de Varinas. (*Id.*)				
Id. autre.		11	3 60	5
Id. en côtes aplaties.		1 50	10	50
Id. autres.		80	20	40
Id. en cigarres, importé des ports hors d'Europe.		12	20	4
Id des ports d'Europe.		24	20	8
Id. haché, en carottes, en poudre, et autre ouvré.		12	20	4
Tableaux.			Exempt.	
Tapis et tapisseries.	La valeur.	10 p. 100	1/4 p. 100	1 p. 100
Tartre de vin.	Les 100 livres.	50	30	50
Teintures non dénommées.	La valeur.	1 p. 100	1/4 p. 100	1 p. 100
Térébenthine de Venise.	Les 100 livres.	80	40	80

(1) Le sucre paie, de plus, un droit d'accise de 9 fl. par 100 livres.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
		flor. cents.	flor. cents.	flor. cents.
Sel (1) brut, par eau (2).	Les 100 livres.	2*	5*	Prohib.
— par terre.		Prohib.	Prohib.	
— raffiné.		16*	Exempt.	
Nota. Les sels venant de Hollande sont en outre soumis au droit d'accise comme ceux qui viennent d'autres pays.				
Sucres (3) bruts, par mer, par navires et sous pavillon belge de toute provenance.		10	1	5

(1) Le 7 novembre 1830, un arrêté du gouvernement provisoire avait modifié le tarif des sels.

Le 29 novembre suivant, un nouvel arrêté assimila provisoirement, et pour un délai de *six mois*, à l'importation par navires belges, l'importation du sel dans les ports de Belgique *par navires* et *sous pavillons étrangers*.

L'assimilation restreinte du reste au droit de douane, et qui ne s'étendait pas au droit de tonnage, n'avait lieu qu'autant que le *chargement consistait uniquement en sel brut*.

Cette mesure avait pour but de faciliter les importations de sel brut en Belgique, diminués à la fois par l'insuffisance momentanée des navires belges, et l'élévation de droit d'entrée auquel cette espèce d'importation par navires étrangers était assujettie.

Deux mois seulement après sa publication, cet acte a été rapporté par un nouvel arrêté. (21 janvier 1831.)

Les motifs du rappel ont été, d'une part, « les diverses réclamations d'où résul- » tait que la prolongation de cette mesure, non-seulement n'était pas nécessaire, mais » qu'elle pouvait devenir désavantageuse aux intérêts de la navigation nationale ; » d'autre part, « que des informations officielles établissaient qu'il existait, dans les » ports du pays, un nombre suffisant de navires belges pour que l'on pût réduire » immédiatement le délai accordé par l'arrêté du 29 novembre 1830. »

Les dispositions du premier arrêté du 7 novembre 1830 se trouvent tout naturellement remises en vigueur par le rappel du 21 janvier 1831. Ce sont celles qui figurent dans le présent tableau.

(2) L'importation par mer sur bâtimens nationaux est exempte de tous droits.

(3) Un arrêté du 7 novembre 1830 avait modifié comme ci-après le tarif des sucres :

Bruts, par eau.	Les 100 livres.	2	1	Prohib.
Nota. L'entrée par mer des sucres bruts importés par navires belges restait comme antérieurement soumise au droit de 10 c. par 100 livres. Les sucres venant de Hollande étaient soumis au droit d'accise comme ceux qui venaient d'autres pays.				
— par terre.		Prohib.	1	
Raffinés.		36	5	

« Des réclamations furent faites contre l'élévation du droit d'entrée imposé aux

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		SORTIE.		TRANSIT.	
		flor.	cents.	flor.	cents.	flor.	cents
— par navires étrangers, provenant des Indes ou des colonies orientales et occidentales, et importés directement, sans mouillage ni transbordement dans aucun port de l'Europe.	Les 100 livres.		80	1			5
— de ports d'Europe.		2		1			5
— par rivières et canaux, par navires belges.		1		1			5
— par navires étrangers de toute nation.		2		1			5
— par terre.		Prohib.					
— têtes et terrés, par mer. (Comme par mer.)							
— par rivières et canaux. *Id.*							
— raffinés, et bruts, mélangés avec des sucres raffinés, de toute provenance, importés par mer, par rivières ou par terre.		36*			5		5
Nota. La déduction de 15 p. 100 de l'accise sur les sucres des colonies est abrogée. Le transit n'est permis que pour le sucres en caisses, tonneaux ou futailles susceptibles de plombage. Il est prohibé pous les sucres en nattes, sacs ou canastres.							
Vin par mer et par terre, en barils.	Le baril.	1	10		5	Prohib.	
— en bouteilles.	Les 100 bout.	6	50		5		
Plus (droit d'accise).	Le baril.	12*	60*				
Nota. Le cinquième supplément au tarif des douanes des Pays-Bas ne porte qu'à 11 fl. 25 c. par barils le droits							

» sucres bruts importés par mer et par navires étrangers. Elles se fondaient sur des » considérations relatives aux intérêts commerciaux du pays, en rapport avec ses » relations maritimes et coloniales, et d'après lesquelles il convenait d'apporter » quelque réduction au droit d'importation sur les sucres bruts arrivant directe- » ment des colonies par navires étrangers. »

D'autre part, « une déduction de 15 pour 100 sur l'accise accordée par une loi » du 24 décembre 1829 aux sucres provenant des colonies de Surinam, et éten- » due, par un arrêté du 19 juin 1830, aux sucres provenant des Indes orientales, » dans le but d'avantager les colonies hollandaises, en faveur desquelles elle éta- » blissait un privilége que la Belgique n'avait pas intérêt de maintenir », ne se trouvait pas formellement abolie par l'arrêté du 7 novembre 1830.

Cette double considération a provoqué l'abrogation du tarif établi par cet acte, celle de la déduction de l'accise a sur les sucres coloniaux et la fixation du tarif indiqué ci-dessus. Ce tarif résulte d'un arrêté du gouvernement provisoire, en date du 4 février 1821, aux considérans duquel sont empruntées les réflexions qui précèdent.

MARCHANDISES.	UNITÉS taxées.	DROITS. ENTRÉE.		SORTIE.		TRANSIT.
		flor.	cents.	flor.	cents	flor. cents.
d'accise à percevoir sur les vins, en vertu de la loi des recettes (non des dépenses) pour 1830 (24 décembre 1829.) Mais une loi du 10 juin 1830, postérieure à la publication de ce supplément (1), ayant encore augmenté ce droit de 12 pour 100, le taux en ressortait à 12 fl. 60 c. par baril, perceptibles seulement à partir du 1er janvier 1831. Rien n'annonçant que cette nouvelle disposition n'ait pas eu son effet, on a cru devoir indiquer au présent tableau le droit de 12 fl. 60 c. par baril.						
Vinaigre de vin, de bière et vinaigre artificiel, en barils.	Le baril.	7	50*		5*	Prohib.
— en bouteilles de 116 ou plus au baril.	Les 100 bout.	10	50*		5*	
— en cruches à eau de Selters.	Les 100 cruch.	15*			5	
— de bois, en barils.	Le baril.	50*			5	
— en bouteilles de 116 ou plus au baril.	Les 100 bout.	53*			5	
Nota. Même observation que pour l'article Vin.						

(1) Voir, à la fin du présent supplément, une note relative à quelques autres dispositions de cette loi, et un cinquième supplément au tarif des Pays-Bas.

Note sur une Loi du 10 *juin* 1830, *et sur le cinquième Supplément du Tarif des Pays-Bas.*

La loi du 10 juin 1830 avait encore augmenté les droits d'accise sur quelques articles, ce qui les portait aux taux ci-après :

Café.	les 100 livres	10 fl.	» c.
Sel. (Augmentation de 15 p. 100.)	*Id.*	6	90
Sucre. (Augmentation de 7 p. 100.)	*Id.*	13	48

La perception de ces augmentations ne devait avoir lieu, comme pour les vins, qu'à partir du 1er janvier 1831.

Ces aggravations doivent être inscrites à la fin du sixième supplément au tarif des Pays-Bas, communiqué aux chambres de commerce le 25 juillet 1831.

Les rectifications suivantes doivent aussi être faites au cinquième supplément.

La date du 15 février, indiquée par la loi qui faisait l'objet de cette communication, doit être remplacée par celle du 6 juin 1830. Cette loi, adoptée effectivement le 15 février par la seconde chambre des états-généraux, ne passa à la première chambre que le 29 mai suivant, et ne fut publiée que le 6 juin.

Elle avait subi dans la première chambre quelques changemens de rédaction.

A l'article *Cuivre*, au lieu de *Cuivre noir, brut*, en *plaques*, et du *nota* qui s'y

rapporte, il faut lire : *Cuivre rouge en plaque, et Nota. Cet article comprend toutes les plaques (même les noires), qui, sans autre préparation que celle nécessaire pour faire ressortir la couleur rouge, servent à confectionner des ouvrages en cuivre.*

Au lieu de *Ferblanc ouvré*, lisez : *Fer battu ou laminé (ouvrages de).*

Nota. Les droits fixés pour cet article sont également dus pour les objets composés de fer et d'étain, comme ustensiles de cuisines, de Neudwild et autres semblables.

A l'article *Boissons distillées autres que liqueurs*, au lieu de 50 *degrés du thermomètre de Farenheit*, lisez : 55 *degrés*, comme il est écrit à la page 6 du tarif.

FRANCE.

MODIFICATIONS
QUI ONT ÉTÉ INTRODUITES JUSQU'AU 1er MARS 1834.

Nota. Nous avons, dans le tarif ci-après, adopté l'ordre alphabétique comme le plus clair et le plus propre à simplifier les recherches.

Nous faisons suivre le tarif des diverses dispositions législatives qui s'y rattachent de manière à ce que nos lecteurs puissent trouver tout ce qui leur sera nécessaire en matière de douanes sous la même rubrique.

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Étranger et par terre.	
Absinte, herbes.	5 00	5 50	25
Acétate de potasse et de soude.	70 00	76 00	2 00
Acétate de fer.	40 00	44 00	25
Acétate de plomb, sel de Saturne.	70 00	76 00	2 00
Acide phosphorique.	62 00	67 60	25
Acide citrique, tartrique.	70 00	76 00	2 00
Acide borique.	25	25	25
Acier naturel, en barres ou tôle.	60 00	65 50	25
Acier naturel filé.	70 00	76 00	25
Acier fondu, en barres.	120 00	128 50	25
Acier fondu, en tôle ou filé.	140 00	140 50	25
Acier ouvré.	Prohibé.	Prohibé.	25
Agaric amadouvier brut.	1 00	1 10	25
Agaric préparé, amadou.	13 00	14 30	25
Agaric de mélèze.	17 00	18 70	25
Agates brutes.	15 00	16 50	25
Agates ouvrées, chiques.	20 00	22 00	25
Agates ouvrées, autres.	2 00	2 20	25
Agneaux, par tête.	30	30	10
Agrès et apparaux de navire.	10 p. 100	10 p. 100	5 p. 100
Albâtre brut.	4 00	4 40	5
Albâtre sculpté, moulé, poli.	40 00	44 00	25
Aloës (suc d').	60 00	65 50	25
Alpiste et millet.	10 00	11 00	1 00
Alun brûlé et calciné.	89 40	97 20	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Alun autre.	25 00	28 00	25
Amandes.	20 00	22 00	2 00
Ambre gris. kil.	62 00	67 60	Le q. 25
Amidon.	21 00	23 10	25
Amurca ou marc d'olives.	1 00	1 10	1 02
Ancres en fer, 250 k. et moins.	15 00	16 50	25
Ancres de plus de 250 kil.	10 00	11 00	25
Anes et ânesses.	25	25	1 00
Anis étoilé de la Chine.	60 00	65 50	25
Anis vert.	35 00	38 50	25
Antale (coquillage).	7 00	7 50	25
Antimoine sulfuré.	11 00	12 10	1 00
Antimoine métallique.	26 00	28 60	1 00
Ardoises pour toiture, par mer, de plus de 17 c. de largeur, le 1000.	46 00		
Ardoises de 22 à 27 centimètres, *dito*.	30 00	Grandes.	15
Ardoises de 19 à 22 *dito*.	14 00		
Ardoises de 19 au moins. *dito*.	7 00	Petites.	
Ardoises par terre de toutes dimens. *dito*.	7 50		10
Ardoises en carreaux ou en tables. le 100.	30 00	30 00	50
Argent brut en masse, ling. kil.	5	5	5
Argent battu, laminé ou filé, kil.	30 00	33 00	40
Armes de guerre.	Prohib.	Prohib.	Prohibé.
Armes de chasse, de luxe, blanche.	400 00	417 50	5 00
Idem à feu.	200 00	212 50	5 00
Arseniate de potasse.	70 00	76 00	2 00
Arsenic métallique.	17 00	18 70	25
Arsenic blanc.	15 00	16 50	25
Asphalte ou bitume de Judée.	21 00	23 10	25
Avelanèdes (cosse de gland).	2 00	5 50	25
Avirons bruts, le mètre de long.	2	4	1
Avirons façonnés. *dito*.	5	6	1
Azur de cobalt.	30 00	33 00	27
Baies de genièvre.	1 00	1 10	25
Balais communs de bouleau, le 100.	25	25	5
Barbotine, poudre à vers.	60 00	65 50	25
Bateaux de rivière, le tonn.	20 00	20 00	2 00
Bâtimens de mer. *dito*.	Prohib.	Prohib.	2 00
Bâtimens à dépécer doublés en métal. *dito*.	60	60	2 00
Bâtimens non doublés. *dito*.	25	25	2 00
Batiste et linon. kil.	25 00	27 50	25
Baume de Copahu ou du Brésil. kil.	2 00	2 20	25
Baume Benjoin.	120 00	128 50	25
Baume Storax, naturel, sec, rouge.	41 00	45 10	25
Baume Storax, préparé, liquide.	13 00	14 30	25
Baume Storax, préparé, en pains.	17 00	18 70	25
Baume à dénommer. kil.	10 00	11 00	25
Beurre frais ou fondu.	3 00	3 30	5 00
Beurre salé.	5 00	5 50	25
Bezoard ou pierre de fiel.	245 00	259 70	24
Billes de billard en ivoire. kil.	4 00	4 40	1
Bière. l'hectol.	6 00	6 00	15
Bijouterie d'or orné en pierres et perles fines. 1 hect.	20 00	22 00	1 00

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Idem toute autre. *dito.*	20 00	22 00	20
Bijouterie d'argent, ornée comme ci-dessus. *dito.*	10 00	11 00	50
Idem toute autre. *dito.*	10 00	11 00	20
Bimbeloterie.	80 00	86 50	1 00
Blanc de baleine.			
Idem brut de pêche française.	20		
Idem de pêche étrangère brut.	40 00	44 00	1 02
Idem pressé.	60 00	65 50	1 02
Idem raffiné.	150 00	160 00	1 02
Bleu de Prusse et de Berlin.	210 00	223 00	5 00
Bœufs, par tête.	50 00	50 00	1 00
Bois à brûler en bûches, le stère.	25	25	Prohib.
Bois à brûler en fagots. le 100.	25	25	Prohib.
Bois brut ou écarré à la hache. le stère.	10	10	Prohib.
Bois scié de plus de 8 cent. d'épais. *dito.*	15	15	12
Bois scié de moins de 8 cent. les 100 m.	1 00	1 00	
Bois, mâts de 40 cent. et plus de diamèt. pièce.	7 50	7 50	37 50
Bois métareaux de 25 à 40 cent. *dito.*	3 00	3 00	15 00
Bois esparres de 15 à 25 cent. *dito.*	75	75	3 75
Bois pigouilles de 11 à 15 cent. *dito.*	20	20	1 00
Bois manches de gaffe de 6 à 11 cent. *dito.*	10	10	50
Bois manches de fouines. *dito.*	2	2	10
Bois perches. le 1000.	25	25	Prohib.
Bois échalas. *dito.*	25	25	1 00
Bois en éclisse pour seaux, tamis, etc. *dito.*	2 00	2 00	2 00
Bois feuillard de 2 mètres et moins de long. *dito.*	50	50	50
Bois feuillard de 2 à 4 mètres. *dito.*	2 00	2 00	2 00
Bois feuillard de 4 mètres et plus. *dito.*	10 00	10 00	10 00
Bois de teinture en bûches.			
Idem de Fernambouc, d'Europe.	10 00	15 00	50
Bois de Fern. des pays hors d'Europe.	7 00	15 00	50
Bois de Campêche, des colonies françaises.	1 00		50
Bois d'Europe.	4 00	7 00	50
Idem d'ailleurs.	2 00	7 00	50
Bois à dénommer, d'Europe.	4 00	7 00	50
Idem d'ailleurs.	2 00	7 00	50
Bois moulus de Fernambouc.	30 00	33 00	50
Bois moulus à dénommer.	20 00	22 00	50
Bois d'ébénisterie.		42 50	50
Bois acajou, brut ou écarri d'Europe.	37 50	42 50	50
Idem d'ailleurs.	30 00	42 50	50
Bois scié de plus de 3 décim. d'épais.	C. acajou b.		
Bois de 3 décim. à 2 centim.	100 00	107 50	50
Bois de moins de 2 cent.	200 00	212 50	50
Bois de buis.	10 00	11 00	2 00
Bois de cèdre.	5 00	5 50	50
Bois de gaïac d'Europe.	4 00	7 00	50
Idem d'ailleurs.	2 00	7 00	50
Bois à dénommer de la Guyane et du Sénégal.	1 00		50
Bois de l'Inde.	10 00	40 00	50
Bois d'Europe.	30 00	40 00	50

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Idem d'ailleurs.	15 00	40 00	50
Bois odorans, de sassafras.	20 00	22 00	50
Idem autres.	100 00	107 50	50
Boissellerie (ouvrages en bois).	4 00	4 40	25
Boîtes de bois blanc.	31 00	34 10	25
Bol d'Arménie terre argilleuse.	9 00	90	25
Bonbons.	C. sucre t.		25
Bonneterie de lin et de chanvre.	200 00	212 50	25
Bonneterie de laine.	Prohib.	Prohib.	1 50
Bonneterie de soie.	120 00	1217 50	2 00
Bonneterie de fleuret. kil.	6 00	6 60	2 00
Bonneterie de poil de castor.	400 00	417 50	1 50
Bonneterie d'autres poils.	200 00	212 50	1 50
Borax brut de l'Inde.	50 00	125 00	2 00
Idem d'ailleurs.	100 00	125 00	2 00
Borax demi-raffiné de l'Inde.	65 00	162 50	2 00
Idem d'ailleurs.	130 00	162 50	2 00
Idem raffiné.	180 00	191 50	25
Boucs et chèvres, par tête.	1 50	1 50	15
Bougies de blanc de baleine.	220 00	233 50	25
Bougies de cire blanche.	85 00	91 70	25
Boules de bleu.	C. l'indigo.		5 00
Bourre de soie en masse écrue. kil.	1 00	1 10	Prohib.
Idem teinte. kil.	82	90	Prohib.
Bourre cardée-ouate.	62 00	67 60	Prohib.
Idem toute autre. kil.	82	90	Prohib.
Bourre fleuret écru. *dito.*	82	90	Prohib.
Idem teint. *dito.*	3 06	3 30	Prohib.
Bourre (tissu de) façon cachemire. *dito.*	Prohib.	Prohib.	2
Bouteilles de grès.	10 00	11 00	25
Bouteilles de verre remplies. le litre de contenance.	15	15	1
Idem vides.	Prohib.	Prohib.	25
Boyaux frais ou salés.	1 00	1 10	5 00
Brai gras ou sec.	5 00	5 50	1 00
Briques. le 1000.	4 00	4 00	25
Brou de noix.	1 00	1 10	25
Bruyères avergettes brutes.	1 00	1 10	25
Idem autres.	10 00	11 00	25
Bulbes ou oignons.	5 00	5 50	25
Cacao des colonies françaises.	40 00		25
Cacao des pays à l'ouest du cap Horm.	55		
Idem d'ailleurs hors d'Europe.	67	1 07	
Cacao des entrepôts.	95		
Cachemire (étoffes et châles).	Prohib.	Prohib.	1 50
Cachou brut.	100 00	107 50	25
Café des colonies françaises au-delà du Cap.	50 00		25
Idem en deçà.	60 00		25
Café de l'Inde.	78 00	105 00	25
Café d'Europe.	100 00	105 00	25
Idem d'ailleurs.	95 00	105 00	25
Cailloux à faïence.	10	10	2 00
Callebasses vides.	13 00	14 30	25
Camphre brut.	75 00	81 80	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Camphre raffiné.	150 00	160 00	25
Cannelle fine de l'Inde. kil.	2 00	8 50	4
Idem d'ailleurs. kil.	6 00	8 50	4
Cannelle commune. kil.	⅓ de la fine		4
Cantharides.	62 00	67 60	25
Caoutchou des colonies françaises.	10 00		25
Caoutchou d'Europe.	25 00	30 00	25
Caoutchou des pays hors d'Europe.	11 15	30 00	25
Caoutchou des entrepôts.	20 00	30 00	
Capres confites.	60 00	65 50	25
Caracètres d'imprimerie.			
Caractères en langue française.	200 00	212 50	1 00
Idem allemande.	50 00	55 00	1 00
Idem autre langue.	100 00	107 50	1 00
Caractères vieux, hors d'usage.	26 00	28 60	2 00
Carbonate de plomb, blanc de plomb.	30 00	33 00	25
Carbonate de blanc d'argent.	35 00	38 50	2 00
Carbonate d'ammoniaque, sel volatil.	3 00	3 30	2 00
Carbonate de magnésie, magnésie.	200 00	212 50	2 00
Carmin fin. kil.	58 00	63 40	2 00
Carmin commun.	33 00	36 30	2 00
Carreaux de terre. le 1000.	10 00	10 00	25
Carrobe (fruit).	5 00	5 50	25
Cartes à jouer.	Prohib.	Prohib.	1 00
Cartes géographiques, de portefeuille et d'ornement.	300 00	317 50	1 00
Carthame (fleur de).	20 00	22 00	8 00
Carton lustré à presser les draps.	80 00	86 50	2 00
Carton autre en feuilles.	150 00	160 00	Prohib.
Carton moulé, dit papier mâché.	200 00	212 50	25
Carton coupé et assemblé.	100 00	107 50	25
Casse sans apprêt, d'Europe.	45 00	50 00	25
Idem d'ailleurs.	35 00	50 00	25
Casse confite-canefice.	C. sucre t.		25
Cassia-lignea de la Guyane franç. kil.	50		4
Idem d'ailleurs.	⅓ de la c.		4
Castoréum.	184 00	195 70	25
Cendres de bois vives.	1 00	1 10	Prohib.
Cendres de bois lessivées.	10	10	25
Cendres bleues ou vertes couleur.	164 00	174 70	2 00
Céruse.	30 00	33 00	25
Champignons frais.	15 00	16 50	1 00
Champignons secs ou marinés.	50 00	55 00	1 00
Chandelles.	25 00	27 50	25
Chanvre en tiges brutes.	40	40	25
Chanvre teillé et étoupes.	8 00	8 80	25
Chanvre peigné.	15 00	16 50	25
Chapeaux de feutre fins. pièce.	6 00	6 00	5
Chapeaux de feutre communs. *dito.*	3 00	3 00	5
Chapeaux de crin. *dito.*	25	25	5
Chapeaux de paille, d'écorce, sparte, etc. fins. pièce.	1 25	1 25	5
Chapeaux de paille grossiers. *dito.*	25	25	5
Charbon de bois. Voyez Bois. l'hect.	5	5	Prohib.

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Étranger et par terre.	
Chardons cardières.	1 00	1 10	15 00
Charrée cendres lessivées.	10	10	25
Châtaignes et leurs farines.	8 00	8 80	25
Chevaux entiers.	50 00	50 00	Prohib.
Chevaux hongres et jumens.	50 00	50 00	5 00
Chevaux poulains.	15 00	15 00	5 00
Cheveux.	1 00	1 10	2 00
Chèvres.	1 50	1 50	15
Chevreaux.	25	25	10
Chicorée moulue.	Prohib.	Prohib.	25
Chiens de chasse.	50	50	50
Chocolat et cocao simpl. broyé.	150 00	160 00	51
Chromate de plomb et de potasse.	Prohib.	Prohib.	2 00
Cidre et poiré. l'hect.	2 00	2 00	10
Cire brune non clarifiée du Sénégal.	3 00	3 00	10 20
Cire jaune d'Europe.	10 00	15 00	1 02
Idem d'ailleurs.	8 00	15 00	1 02
Cire blanche.	60 00	65 50	1 02
Cire ouvrée jaune.	50 00	55 00	
Cire ouvrée blanche.	85 00	91 70	25
Citrons, oranges.	10 00	11 00	25
Civette. kil.	123 00	131 60	25
Cobalt (minerai de).	5 00	5 50	25
Cobalt (métal de).	170 00	18 70	25
Cobalt grillé-safre.	50	50	25
Cobalt vitrifié en masse-smalt.	C. émail.		25
Cobalt vitrifié en poudre-azur.	30 00	33 00	25
Cochenille.	1 50	1 60	Le q. 50
Cochons de moins de 3 mois.	40		10
Colle de poisson.	40 00	40 40	
Colle forte.	35 00	38 50	25
Concombres et cornichons confits.	17 00	18 70	25
Confitures des colonies.	C. sucre br.		25
Confitures de l'étranger.	*dito* terré.		25
Coques de coco.	3 00	3 30	25
Coquillages pleins de pêche française.			25
Coquillages pleins de pêche étrangère.	1 00	1 10	25
Corail brut de pêche française.	1 00		2 00
Corail brut de pêche étrangère.	20 00	22 00	2 00
Corail taillé, mais non monté. kil.	10 00	11 00	1
Cordages de chanvre.	25 00	27 50	1
Cordages de tilleul, spart, jonc.	2 00	2 20	25
Cornes de cerf et de snac.	5 00	5 50	25
Cornes de bétail brutes.	10	1 10	2 00
Idem préparées.	25 00	27 50	2 00
Cornes en feuillets. les 104.			
Cornes, longueur 19 à 24 cent.	8 00	8 00	40
Cornes et largeur 19 à 22 cent.			
Cornes, longueur 14 à 16.			
Cornes et largeur 11 à 14, etc.	6 00		30
Idem long. 11 à 14; larg. 11 centim. *dito*.	4 00		20
Idem long. au-dessus de 11 centim. *dito*.	3 00		15
Coton en laine.			50
Coton sans distinct. des colon. franç.	5 00		

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Idem de Turquie.	15 00	25 00	50
Coton, longue soie, de l'Inde.	10 00	55 00	50
Idem d'Europe.	50 00	55 00	50
Idem d'ailleurs.	40 00	55 00	50
Coton, courte soie, de l'Inde.	10 00	35 00	50
Idem d'Europe.	30 00	35 00	50
Idem d'ailleurs.	20 00	35 00	50
Couleurs à dénommer.	35 00	38 50	2 00
Couperose verte.	40 00	44 00	25
Couperose bleue et blanche.	31 00	34 10	25
Coutellerie.	Prohib.	Prohib.	1 00
Couvertures de laine.	200 00	212 50	1 50
Couvertures de soie.	204 00	216 70	2 00
Couvertures de fleuret.	204 00	216 70	2 00
Couvertures ou tapis de poil.	50 00	55 00	1 50
Craie.	5 00	5 50	25
Crayons simoles en pierres.	10 00	11 00	25
Crayons à gaine de bois blanc.	100 00	107 50	25
Crayons à gaine de cèdre.	200 00	112 50	25
Crême de tartre.	30 00	33 00	50
Crêpe de soie. kil.	34 00	37 40	2
Crépon de Zuric.	200 00	212 50	1 50
Crin brut.	5 00	5 50	150 00
Crin frisé.	10 00	11 00	25
Cuivre (minerai de).	1 00	1 10	Prohib.
Cuivre pur coulé brut d'Europe.	2 00	4 00	2 00
Idem d'ailleurs.	1 00	4 00	2 00
Cuivre pur coulé en plaques ou barres régulières.	40 00	44 00	2 00
Cuivre pur battu ou laminé.	80 00	86 50	25
Cuivre pur filé teint en jaune.	286 00	302 80	4 00
Cuivre pur filé non teint.	100 00	107 50	1 00
Cuivre allié de zinc laiton.			
Cuivre allié coulé en masses brutes.	10 00	11 00	2 00
Cuivre allié en plaques ou barres rég.	40 00	44 00	2 00
Cuivre allié battu ou laminé.	80 00	86 50	1 00
Cuivre allié filé, poli, sauf ceux ci-après.	Prohib.	Prohib.	1 00
Cuivre allié pour cordes d'instrumens.	100 00	107 50	1 00
Cuivre allié propre à la broderie.	286 00	302 80	4 00
Cuivre allié d'argent, monnaies de billon.	1 00	1 10	1 00
Cuivre allié d'étain.	10 00	11 00	2 00
Cuivre doré en lingots.	147 00	156 80	2 00
Cuivre doré battu, tiré ou laminé.	286 00	302 80	4 00
Cuivre doré filé sur fil.	327 00	344 50	4 00
Cuivre doré filé sur soie.	Prohib.	Prohib.	4 00
Cuivre doré ouvré.	*dito.*	*dito.*	4 00
Cuivre argenté en masses ou lingots.	102 00	109 60	2 00
Cuivre argenté battu, tiré, laminé.	204 00	216 70	4 00
Cuivre argenté filé sur fil.	327 00	344 50	4 00
Cuivre argenté filé sur soie.	Prohib.	Prohib.	4 00
Cuivre argenté ouvré.	*dito.*	*dito.*	4 00
Cuivre ouvré autrement que ci-dessus.	*dito.*	*dito.*	1 00
Curcuma en racines, de l'Inde.	35 00	110 00	50
Idem d'Europe.	100 00	110 00	50

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Idem d'ailleurs.	50 00	110 00	50
Curcuma en poudre.	Prohib.	Prohib.	50
Déchets de laine entière.	C. laines.		25
Déchets lanice ou tontice.	1 00	1 10	25
Dégras de peaux d'Europe.	48 00	56 00	25
Idem d'ailleurs.	40 00	56 00	25
Dentelles de fil.	5 p. 100	5 p. 100	¼ p. 100
Dentelles de soie blonde.	15 *dito.*	15 *dito.*	*dito.*
Dentelles d'or fin. kil.	200 00	212 50	40
Dentelles d'argent fin, kil.	100 00	107 50	40
Dentelles d'or et argent faux. kil.	25 50	27 50	4
Dents d'éléphant.			25
Dents entières de l'Inde.	80 00	170 00	25
Idem d'Europe.	140 00	170 00	25
Idem d'ailleurs.	100 00	170 00	25
Dents sciées paient.	Le doub.		25
Dents du Sénégal France, entières.	50 00		25
Dents sciées.	160 00		25
Dents de loup.	5 00	5 50	25
Derle ou terre à porcelaine.	10	10	3 00
Diamans bruts. hect.	50	50	1
Diamans taillés. *dito.*	1 00	1 10	1
Drilles.	10	10	Prohib.
Duvet d'heyder. le kil.	5 00		5 50
Eau-forte, acide nitrique.	90 60	98 60	
Eau régale (le dissolvant de l'or).	62 00	67 60	
Eaux-de-vie par hecto. d'alcool pur.			
Eeau-de-vie de vin.	50 00	55 00	10
Eaux-de-vie de cerises.	200 00	212 50	
Eaux-de-vie de mélasse des colonies.	20 00		
Eaux médicinales distillées alcooliques.	150 00	160 00	2 00
Eaux sans alcool.	100 00	107 50	2 00
Eaux de senteur alcoolique.	150 00	160 00	Le k. 2
Eaux de senteur sans alcool.	100 00	107 50	*dito.*
Eaux minérales.	1 00	1 20	25
Ecailles d'ablette, poisson.	5 00	5 50	4 08
Ecailles de tortue.			
Ecailles carapaces de l'Inde.	100 00	300 00	25
Idem d'Europe.	200 00	300 00	25
Idem d'ailleurs.	150 00	300 00	25
Ecailles onglons.	½ carap.		25
Ecailles rognures.	¼ *dito.*		25
Ecorces de pin non moulues.	10	10	4 00
Idem moulues.	1 00	1 10	10
Ecorces à tan non moulues.	10	10	Prohib.
Idem moulues tan.	50	50	Prohib.
Ecorces de grenade, d'aulne.	1 00	1 00	4 00
Ecorces de citrons, d'oranges.	17 50	18 70	25
Ecorces de quinquina.	50 00	100 00	25
Ecorces médicinales, autres que n° 329 et 330.	150 00	160 10	25
Ecorces de tilleul, pour cordages.	10	10	1 00
Effets à usage, neufs comme l'étoffe principale dont ils sont formés.			

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Id. supportés.	51 00	56 00	25
Email en poudre, en gâteaux. kil.	2 00	2 20	25
Emeril en pierres brutes.	2 00	2 20	25
Emeril en grains ou en poudre.	8 00	8 80	25
— Encre à dessiner en tablettes. kil.	1 00	1 10	2 leq
— Encre liquide à écrire.	60 00	65 50	2 00
Engrais, fumier, poudrette, etc.	10	10	25
Epices préparées. kil.	2 00	2 20	25
Eponges communes.	60 00	65 50	25
Eponges fines.	200 00	212 50	25
Esprit de nitre.	90 60	98 60	25
Esprit de sel.	62 00	67 60	25
Essence de térébenthine.	25 00	27 50	50
Etain brut de l'Inde.	10 50	4 00	2 00
Etain brut d'ailleurs.	12 00	4 00	2 00
Etain battu ou laminé.	60 00	65 50	1 00
Etain ouvré.	Prohib.	Prohib.	1 00
Etain de glace.	C. étain.		25
Extraits de bois de teinture.	Prohib.	Prohib.	5 00
Extraits de viandes en pains. kil.	1 00	1 10	2 leq
Faïence.	49 00	53 90	50
Fanons de baleine.			
Fanons bruts de pêche française.	20		25
Fanons bruts de pêche étrangère.	30 00	35 00	25
Fanons apprêtés.	60 00	65 50	25
Fard blanc.	98 00	105 40	Le k. 2
Fard rouge.	17 00	10 70	*dito.*
Fécules de manioc et pomme-de-terre.	7 00	7 70	25
Fer (minerai de) chromate.	1 00	1 10	5 00
Fer sulfuré ou non.	1 00	1 10	Prohib.
Fer fonte brute en gueuses de 400 kil.			
Fer fonte brute ou moins par mer	9 00	9 90	Prohib.
Fer fonte brute de toute autre espèce.	Prohib.	Prohib.	*dito.*
Fer fonte brute épurée, dite mazée.	15 00	16 50	*dito.*
Fer fonte brute moulée pour projectiles de guerre.	Prohib.	Prohib.	*dito.*
Fer fonte moulée au-dessus que celle ci-dessus.	Prohib.	*dito.*	25
Fer forgé en massiaux ou prismes.	*dito.*	*dito.*	25
Fer barres plates.			25
Fer barres de moins de 213 mill.	50 00	55 00	25
Fer barres de 213 à 458.	36 00	39 60	25
Fer barres de 458 et plus.	25 00	27 50	25
Fer barres carrées.			25
Fer barres de moins de 15 mill.	50 00	55 00	25
Fer barres de 15 à 22 mill.	36 00	39 60	25
Fer barres de 22 et plus.	25 00	27 50	25
Fer barres rondes.			
Fer barres de moins de 15 mill.	50 00	55 00	25
Fer barres de 15 mill. et plus.	36 00	39 60	25
Ferblanc.	70 00	76 00	25
Fer en tôle.	40 00	44 00	25
Fer (fil de), même étamé.	60 00	65 50	25
Fer ouvré, ouvrages en fer.	Prohib.	Prohib.	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Étranger et par terre.	
Fer, ferrailles et mitrailles.	Prohib.	Prohib.	25
Fer, pailles et limailles.	1 00	1 10	25
Feutres à doublage de navire.	100 00	107 50	25
Feutres à filtrer, semelles, etc.	400 00	417 50	25
Feuilles médicinales d'oranger.	1 00	1 10	25
Feuilles médicinales de lierre.	1 00	1 10	25
Feuilles médicinales de bétel, girofle.	41 00	45 10	25
Feuilles médicinales de séné, du Sénégal.	20 00		25
Feuilles médicinales de séné d'ailleurs.	100 00	107 50	25
Feuilles à dénommer.	30 00	33 00	25
Feuilles tinctoriales à dénommer.	1 00	1 10	6 00
Fil de chanvre ou de lin.			
Fil simple écru d'étoupes.	14 00	15 40	50
Fil simple écru à voile.	24 00	26 40	50
Fil simple de mulquinerie.	24 00	26 40	Prohib.
Fil simple autre.	24 00	26 40	50
Fil simple blanchi.	34 50	37 40	50
Fil simple teint.	44 00	48 40	50
Fil retors écru à voile.	29 00	31 90	25
Fil retors écru autre.	44 00	48 40	25
Fil retors écru bis ou blanchi, à dentelles. kil.	10 00	11 00	25
Fil autre.	62 00	67 60	25
Fil teint.	123 00	131 60	25
Fil de coton ou mélangé de coton.	Prohib.	Prohib.	25
Fil de laine blanche ou teinte.	Prohib.	Prohib.	25
Fil de poil de chien.	1 00	1 10	Prohib.
Fil de poil de chèvre.	20 00	22 00	25
Fil de ploc de vache et autres.	9 00	9 90	25
Fil de tous autres poils.	Prohib.	Prohib.	25
Filets neufs ou en état de servir.	25 00	27 50	15
Fleur de benjoin.	12 00	128 50	2 00
Fleurs médicinales de lavande, d'oranger.	5 00	5 50	25
Id. autres.	40 00	44 00	25
Fleuret (tissus de) purs, kil.	7 00	7 70	2
Fleurets mêlés d'or ou argent fin. *dito.*	10 00	11 00	40
Fleuret faux. *dito.*	Prohib.	Prohib.	4
Foin, paille, fourrage.	10	10	50
Fromage.	15 00	16 50	1 00
Fruits de table frais exotiques.	8 00	8 80	25
Id. indigènes.	4 00	4 40	25
Fruits secs ou tapés autres que ci-après.	16 00	17 60	25
Fruits confits à l'eau-de-vie.	98 00	105 40	25
Fruits oléagineux à dénom.	5 00	5 50	25
Fruits médicinaux. *dito.*	35 00	38 50	25
Futailles vides cerclées en bois. l'hectol.	25	25	50
Futailles cerclées en fer. *dito.*	2 20	2 20	50
Futailles démontées. val.	10 p. 100	10 p. 100	10 p. 100
Garance en racines vertes.	5 00	5 50	1 00
Garance sèche.	12 00	13 20	1 00
Garance moulue ou en paille.	30 00	33 00	50
Garou racine.	1 00	1 10	4 00
Gaude et pastel (plantes tinct.)	1 00	1 10	1 00
Gaze de soie pure. kil.	31 00	34 10	2 leq

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Gaze de soie mêlée de fil. *dito.*	17 00	18 70	2le q
Gaze de soie mêlée d'or ou argent fin. *dito.*	62 00	67 60	40
Gaze mêlée d'or ou d'argent faux. *dito.*	Prohib.	Prohib.	4
Génestroles (plantes tinctoriales).	1 00	1 10	6 00
Génisses.	12 50	12 50	1 50
Gibier vivant, val.	2 p. 100	2 p. 100	¼ p. 100
Gibier tué.	50	50	3 00
Gingembre racine.	20 00	22 00	Le q. 25
Ginzeng racine.	184 00	195 00	Le q. 25
Girofle (clous) de Bourbon. kil.	1 90		Le q. 25
Girofle de la Guiane franç. *dito.*	2 00		Le q. 25
Girofle de l'Inde, *dito.*	2 80	4 00	Le q. 25
Girofle d'Europe. *dito.*	3 75	4 00	Le q. 25
Girofle d'autres provenances. kil.	3 50	4 00	Le q. 25
Girofle (griffes) pédicules. *dito.*	¼ clous.		Le q. 25
Glu.	15 00	16 50	Le q. 25
Gommes pures d'Europe.	1 00	1 10	10 20
Gommes exotiques du Sénégal. Fr.	10 00		25
Gommes d'Europe.	25 00	30 00	25
Gomme d'ailleurs.	20 00	30 00	25
Goudron, brai, poix.	5 00	5 50	1 00
Graines de jardin et de fleurs.	1 00	1 10	1 00
Graines de pastel, de chardons cardier.	1 00	1 10	2 00
Graines forestale, de prairie, de garence.	1 00	1 10	25
Graines de moutarde senevé.	5 00	5 50	25
Graines d'amome.	123 00	131 60	8 00
Graines de ricin.	15 00	16 50	
Grains durs à tailler.	12 00	13 20	25
Grains perlés ou mondés.	12 00	13 20	25
Graisses, suif brut.	15 00	18 00	1 00
Graisses de cheval, d'ours et autres.	19 00	20 90	1 00
Graisses de poisson de pêche franç.	15		25
Graisses étrangères d'Europe.	48 00	56 00	25
Graisses d'ailleurs.	40 00	56 00	25
Graphite dite plombagine.	5 00	5 50	3 00
Gravures et lithographies.	300 00	317 50	1 00
Grès commun, cruches, bouteilles.	10 00	11 00	25
Grès, vaisselle de table, de cuisine.	15 00	16 50	25
Grès fin, faïence anglaise.	Prohib.	Prohib.	50
Grignon, marc d'olive sec.	1 00	1 10	1 02
Groisis ou verre cassé.	10	10	Prohib.
Gruaux et fécules.	7 00	7 70	25
Gui de chêne.	1 00	1 10	25
Herbes médicinales autres que l'absinte et le gui de chêne.	30 00	33 00	25
Homards de pêche française.			25
Homards de pêche étrangère.	1 00	1 10	25
Horlogerie (ouvrages montés).	Prohib.	Prohib.	3 00
Horlogerie (fourniture d'). kil.	20 00	22 00	5
Horloges en bois. pièce.	1 00	1 00	5
Houblon.	60 00	65 50	2 00
Houille par mer.	1 00	1 50	1
Huiles de roses et de cannel. kil.	100 00	107 50	2le q
Huile de Rhodes.	98 00	105 40	2

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Huiles de macis et muscade. kil.	9 00	9 90	2 le q
Huiles de citron ; orange, etc. kil.	4 00	4 40	2
Huiles de girofle et sassafras.	900 00	917 50	2
Huiles de fenouil et d'anis.	408 00	425 50	2
Huile ambrée.	204 00	216 70	2
Huile de romarin.	164 00	174 70	2
Huile de gaïac.	102 00	109 60	2
Huiles de jasmin et autres fleurs.	102 00	109 60	2
Huiles de sauge et marjolaine.	74 00	80 20	2
Huiles de cade, genièvre, cèdre.			2
Huiles de sandaraque et lavande.	62 00	67 60	2
Huiles de cacao, de palma-christi, de palme, d'amandes.	25 00	30 00	50
Huile d'olive, comestible.	35 00	40 00	50
Huile pour les fabriques.	25 00	30 00	50
Huiles de faine et de noix.	25 00	30 00	50
Huile de graines grasses.	25 00	30 00	25
Huile de vitriol.	41 00	45 00	25
Huîtres de pêche française. le mille.	1 50	5 00	1
Huîtres de pêche étrangère. *dito.*	5 00	5 00	50
Huîtres marinées de toute pêche.	25 00	27 50	1 02
Hidromel et jus d'oranges. l'hect.	25 00	25 00	15
Indigo de l'Inde. kil.	75	4 00	Le q. 50
Indigo d'Europe. kil.	3 00	4 00	Le q. 50
Indigo d'ailleurs, kil.	1 00	4 00	Le q. 50
Indique, inde-plate.	C. l'indigo.		Le q. 50
Industrie parisienne assortie en un même colis.			25
Instrumens aratoires, faux.	150 00	160 00	1 00
Id. autres.	80 00	86 50	1 00
Instrumens d'optique et d'observation. val.	30 p. 100	30 p. 100	¼ p. 100
Instrumens de chirurgie et chimie. val.	10 p. 100	10 p. 100	*dito.*
Instrumens de musique.			
Fifres, flageolets, la pièce.	63	63	4
Flûtes, poches, triangles. *dito.*	75	75	4
Sistres, mandolines, luths. *dito.*.	1 50	1 50	8
Tambours, timbales et cymbales. *dito.*	1 50	1 50	8
Alto, violons, bassons, guitares. *dito.*	3 00	3 00	15
Cors, serinettes, serpens, trompettes. *dito.*	3 00	3 00	15
Clarinettes et hautbois. *dito.*	4 00	4 00	20
Vielles simples. *dito.*	5 00	5 00	25
Basses, contre-basses, grosses caisses. *dito.*	7 50	7 50	38
Vielles organisées, orgues portatives. *dito.*	18 00	18 00	90
Harpes. *dito.*	36 00	36 00	1 00
Forté-pianos carrés. *dito.*	300 00	300 00	1 00
Forté-pianos à queue ou à buffet. *dito.*	400 00	400 00	1 00
Orgues d'église. *dito.*	400 00	400 00	1 00
Tous autres instrumens. *dito.*	C. analog.		
Ipécacuanha, racines.	500 00	517 50	25
Iris de Florence, racines.	60 00	65 50	25
Jais brut, bitume.	1 00	1 10	25
Jalap (racine de).	00 00	107 50	25
Jalap (résine de).	23 00	131 60	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Étranger et par terre.	SORTIE.
Joncs et roseaux exotiques, bambous, joncs forts de l'Inde.	80 00	200 00	25
Joncs d'ailleurs.	160 00	200 00	25
Rotins de petit calibre.	moitié.		25
Rotins d'Europe (des jardins).			25
Rotins en tiges entières.	8 00	8 80	25
Rotins en tubes sans nœuds.	11 00	12 10	25
Rotins pour peignes à tissus.	18 00	19 80	25
Rotins presles.	5 00	5 50	25
Id. tous autres.	1 00	1 10	25
Joncs odorans à dénommer.	41 00	45 10	25
Jus de citron et de limon.	1 00	1 10	25
Jus de réglisse.	48 00	52 80	25
Jus d'oranges et d'ananas. hect.	25 00	25 00	15
Kermès en grains.	1 00	1 10	2 lek
Kermès en poudre d'Europe. kil.	5 00	6 00	2
Kermès d'ailleurs. kil.	4 00	6 00	2
Kirchenwasser. l'hect.	100 00	100 00	25
Labdanum, concret ou liquide.	92 00	99 10	25
Laines en masses, la val.	30 p. 100	30 p. 100	25
Laines teintes de toute sorte.	300 00	317 50	25
Laque naturelle de l'Inde.	50 00	125 00	25
Laque d'ailleurs.	100 00	125 00	25
Laque préparée.	Le doub.		5 00
Légumes verts.	50	50	20
Légumes secs et leurs farines.	10 00	11 00	25
Légumes salés ou confits.	9 00	9 90	25
Lichens médicinaux.	15 00	16 50	25
Lichens tinctoriaux.	1 00	1 10	2 00
Lie de vin liquide.	1 00	1 10	2 04
Lie de vin desséchée.	1 00	1 10	7 14
Liége en planches.	6 00	6 60	1 00
Liége ouvré.	54 00	59 20	25
Limes et rapes communes.	80 00	86 50	1 00
Limes à polir, fines, de 17 c. et plus.	200 00	212 50	1 00
Limes de moins de 17 cent.	250 00	265 00	1 00
Lin en tiges brutes vertes.	1 00	1 10	25
Lin en tiges brutes sèches.	1 20	1 30	25
Lin en tiges brutes rouies.	1 50	1 60	25
Lin teillé et étoupes.	10 00	11 00	25
Lin peigné.	30 00	33 00	25
Linge de table en pièces.			25
Linge ouvragé écru.	250 00	265 00	25
Linge blanchi.	400 00	417 50	25
Linge damassé sans distinction.	500 00	517 50	25
Linge uni ouvragé ou damassé, façonné en draps, chemises, etc.	C. tissus et 1/10 en sus.		25
Linge en tissus de coton.	Prohib.	Prohib.	25
Liqueurs de la Martinique. l'hect.	1 00	100 00	50
Liqueurs d'ailleurs. *dito.*	1 50	150 00	1 00
Lithurge, oxide de plomb.	10 00	11 00	25
Livres en langues mortes ou étrangères.	10 00	11 00	1 00
Livres en français, mémoires scientifiques.	55 00	55 00	1 00
Id. autres ouvrages publiés à l'étranger.	100 00	107 50	1 00

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Livres réimprimés sur éditions françaises.	150 00	160 00	1 00
Livres imprimés en France.	1 00	1 00	1 00
Id. contrefaçons.	Prohib.	Prohib.	Prohib.
Machefer, scorie de fer.	1/5 fonte br.	1/5 fonte br.	10
Machines et mécaniques.	1/4 p. % val.	1/4 p. % val.	
Machines, cardes et garnitures de cardes.	15 p. %	15 p. %	1/4 p. %
Machines, peignes à tisser.	15 p. %	15 p. %	*dito.*
Machines, pompes à vapeur. val.	30 p. %	30 p. %	2 p. %
Machines à dénommer. val.	15 p. %	15 p. %	*dito.*
Macis de l'Inde. le kil.	4 00	15 00	25
Macis d'ailleurs.	12 00	15 00	25
Manganèse (métal).	1 00	1 10	25
Manne.	80 00	86 50	15

MARBRES.	Bruts ou écarris.	Simplement sciés, ayant d'épaisseur plus de 16 c.	de 3 à 16 c.	de 2 à 3 c.	moins de 2 c.	Autrem. ouvrés.
Blanc statuaire. Jaune de Sienne. Vert de mer. Portor.	15 »	15 »	22 50	30 »	30 »	40 »
Blanc clair non veiné, varié de couleurs.	10 »	10 »	15 »	20 »	20 »	
Blanc veiné. Bardille. Bleu turquin. Brocatelle.	5 »	5 »	7 50	10 »	10 »	
Tous autres.	3 »	3 »	4 95	6 »	6 15	

Marc de raisins.	10	10	10
Marc de roses.	5 00	5 50	25
Marne.	10	10	2
Marrons et leurs farines.	8 00	8 80	25
Matériaux à construire.	10	10	(1) 10
Maurelle.	25 00	27 50	2 55
Médicamens composés, sauf les eaux médicinales distillées alcooliques. kil.	Prohib.	Prohib.	2
Mélasse des colonies françaises.	12 00		25
Mélasse des colonies étrangères.	Prohib.	Prohib.	25
Mercerie commune.	100 00	107 50	1 00
Mercerie fine.	200 00	212 50	2 00
Mercure natif ou vif argent.	20 00	22 00	25
Merrains de chêne.			
Merrains de moins de 974 mill.	1 00	1 00	Prohib.

(1) Excepté la chaux, qui paie 15 cent.

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Merrains de 974 à 1 m. 299.	1 50	1 50	Prohib.
Merrains au-dessus.	2 00	2 00	*dito.*
Merrains autres que de chêne.	*dito.*	*dito.*	10 p. 100
Meubles de toute sorte. val.	15 p. 100	15 p. 100	¼ p. 100
Meules à moudre.			
Meules de plus de 1949 millim. de diamètre. pièce.	7 50	7 50	30 00
	5 00	5 00	20 00
Meules le 1949 à 1299. *dito.*	2 50	2 50	10 00
Meules de moins de 4299. *dito.*			
Meules à aiguiser de plus de 1218 mille.	5 00	5 00	2 50
Meules de 1218 à 1083 *id. dito.*	2 50	2 50	2 50
Meules de 1083 à 920 *id. dito.*	1 75	1 75	1 75
Meules de 920 à 667 mill. *dito.*	1 00	1 00	1 60
Meules de 677 à 541 mill. *dito.*	40	40	40
Meules de 541 à 406 mill. *dito.*	20	20	20
Meules de moins de 406 mill. *dito.*	10	10	10
Miel moitié du sucre brut non blanc.			1 00
Mil et millet.	10 00	11 00	1 00
Miroirs (grands), de plus de 3 millim.	15 p. 100	15 p. 100	¼ p. 100
Miroirs (petits), sans distinction.	100 00	107 50	25
Modes (ouvrages de).	12 p. 100	12 p. 100	¼ p. 100
Moelle de cerf.	13 00	14 30	25
Monnaies d'or. hecto.	1	1	1
Monnaies d'argent. kil.	1	1	1
Monnaies de cuivre.	20	20	20
Mottes à brûler. le mille.	15	15	50
Moules de boutons en bois.	13 00	14 30	25
Moutarde (senevé).	25 00	27 50	25
Moutons de toute espèce.	5 00	5 00	25
Mules et mulets. par tête.	15 00	15 00	2 00
Muriate de potasse.	33 00	33 00	Le q. 25
Musc. kil.	120 00	128 50	Le q. 25
Muscades rondes de l'Inde. kil.	4 00	15 00	Le q. 25
Muscades rondes d'ailleurs. kil.	12 00	15 00	Le q. 25
Muscades longues en coques.	moitié.		
Musique gravée (1).	300 00	317 50	1 00
Myrobolans confits.	62 00	67 60	25
Nacre de perles brute de l'Inde.	15 00	40 00	25
Nacre de perles brutes d'ailleurs.	60 00	80 00	25
Nacre sciée ou dépouillée de sa croûte.	Le doub.		25
Nankin de l'Inde. kil.	5 00	Prohib.	Le q. 50
Nankin d'ailleurs. kil.	Prohib.	*dito.*	Le q. 50
Naphte (bitume).	25 00	27 50	25
Natrons.	6 50	7 10	10
Nattes ou tresses d'écorce, de paille, gross.	5 00	5 50	25
Nattes fines (2). kil.	6 00	6 60	Le q. 25
Nerfs de bœuf et autres.	1 00	1 10	9 18
Nerprum (baies de).	10 00	10 00	8 00
Nitre ou salpêtre de l'Inde.	52 50	80 00	25
Nitre ou salpêtre d'ailleurs.	65 00	80 00	25

(1) Plus de 5 p. 100 de la valeur.
(2) Plus de 3 p. 100 de la valeur.

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Noir à soulier.	123 00	131 60	2 00
Noir animal, d'ivoire.	62 00	67 60	2 00
Noir d'os, de cerf et autres.	7 00	7 70	25
Noir d'Allemagne.	7 00	7 70	2 00
Noir d'Espagne (liége brûlé).	15 00	16 50	2 00
Noir de fumée (suie de résine).	12 00	13 20	2 00
Noir minéral naturel (de Grant).	10 00	11 00	2 00
Noix, noisettes.	8 00	8 80	2 00
Noix de galle pesantes d'Europe.	10 00	15 00	25
Noix de galle pesantes d'ailleurs.	8 00	15 00	25
Noix de galle légères.	1 00	1 10	25
Noix de coco.	25 00	27 50	25
Objets de collection (de sciences et arts). val.	1 p. 100	1 p. 100	¼ p. 100
OEufs de volaille et de gibier.	50	50	2 00
OEufs de vers à soie.	1 00	1 10	25
Oignons ou bulbes, sauf les légumes verts.	5 00	5 50	25
Olives fraîches et arachis.	5 00	5 50	4 00
Olives et picholines confites.	36 00	39 60	25
Opium.	200 00	212 50	25
Or brut en lingots, barres et en poudre. 1 h.	25	25	25
Or battu en feuilles. *dito.*	30 00	33 00	4
Or tiré ou laminé. *dito.*	10 00	11 00	4
Or filé sur soie. *dito*	10 00	11 00	4
Orcanette (racine).	5 00	5 50	4 00
Oreillons à fabriquer la colle.	1 00	1 10	Prohib.
Orfévrerie d'or, de vermeil. 1 hect.	10 00	11 00	50
Orfévrerie d'argent. *dito.*	3 00	3 30	15
Orseille violette.	200 00	212 50	2 50
Orseille bleu cendré.	100 00	107 50	2 50
Os de bétail.	10	10	20 00
Os de cœur de cerf.	41 00	45 10	25
Os de sèche.	5 00	5 50	25
Osier en bottes brut.	50	50	80
Osier pelé ou fendu.	50	50	1 20
Ouate de coton.	100 00	107 50	25
Outils de pur fer.	50 00	55 00	1 00
Outils de fer rechargé d'acier.	140 00	149 50	1 00
Outils de pur acier.	200 00	212 50	1 00
Outils de cuivre ou laiton.	150 00	160 00	1 00
Outremer, couleur en tablettes. kil.	Le k. 62	67 60	2leq
Ouvrages en métaux.	Prohib.		
Ouvrages en bois, non dénommés. val.	15 p. 100	15 p. 100	¼ p. 100
Ouvrages en poil, autres que les tissus. k.	2 00	2 20	25
Oxides de fer et d'étain.	10 00	11 00	25
Oxide de plomb jaunâtre (massicot).	37 00	40 70	25
Oxide de plomb rouge (minium).	24 00	26 40	25
Oxide de plomb rouge divisé.	35 00	38 50	2 00
Oxide de zinc blanc.	13 00	14 30	25
Oxide de zinc gris cendré.	10	10	25
Oxide de cuivre.	7 00	7 70	25
Pain biscuit.	C. farine.		25
Pain d'épice.	13 00	14 30	25
Papier d'enveloppe.	80 00	86 50	50
Papier blanc, ou rayé pour musique.	150 00	160 00	1 00

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Papier colorié pour reliures.	90 00	97 00	1 00
Papier peint en rouleaux pour tentures.	125 00	133 70	1 00
Papier de soie.	400 00	417 50	1 00
Parapluies en soie, pièce.	2 00	2 00	10
Parapluies en toile cirée ou autre. *dito.*	75	75	5
Parchemin et vélin bruts.	1 00	1 10	55
Parchemin et vélin achevés.	25 00	27 50	25
Passementerie.			
Passementerie de soie avec or ou argent fin. kil.	30 00	33 00	40
Passementerie en faux. kil.	3 00	3 30	4
Passementerie de soie pure. kil.	16 00	17 60	2
Passementerie mêlée d'or ou d'argent fin.	25 00	27 50	40
Passementerie en faux. kil.	8 00	8 80	4
Passementerie mêlée d'autres matières. kil.	8 00	8 80	2 leq
Passementerie et rubans de fleuret.	800 00	817 50	2 00
Passementerie de fil écru bis ou herbé.	80 00	86 50	25
Passementerie de fil blanc ou mélangé.	133 00	142 10	25
Passementerie de fil teint.	186 00	197 80	25
Passementerie et rubans de pure laine blanche.	220 00	233 50	1 50
Passementerie de laine teinte.	250 00	265 00	1 50
Id. mélangée de fil, laine et poils.	250 00	265 00	1 50
Id. de crin.	150 00	160 00	1 50
Pastilles odorantes à brûler.	50 00	125 00	
Pâte d'Italie.	20 00	22 00	25
Pâtes liquides ou en pains, parfum.	25 00	27 50	Le k. 2
Peaux brutes pour les tanneries, fraîches, grandes, de bœuf, cheval, etc.	1 00	1 10	16 00
Id. petites, revêtues de leur laine (de mouton.	15 p. 100	15 p. 100	46 00
Id. (d'agneau).	*dito.*	*dito.*	20 00
Id. épilées.	1 00	1 10	20 00
Id. de chevreau.	1 00	1 10	20 00
Id. autres.	1 00	1 10	46 00
Id. sèches, grandes du Sénégal français.	1 00		25
Id. d'Europe.	10 00	15 00	25
Id. d'ailleurs.	5 00	15 00	25
Id. petites, revêtues de leur laine (de mouton).	20 p 100	30 p. 100	70 00
Id. (d'agneau).	*dito.*	*dito.*	20 00
Id. épilées.	1 00	1 10	20 00
Id. de chevreau.	1 00	1 10	20 00
Id. autres.	1 00	1 10	70 00
Peaux de phoque brut, de pêche française. pièce.	1		2
Id. de pêche étrangère. *dito.*	20	20	2
Id. de chiens de mer brutes fraîches.	1 00	1 10	25
Id. sèches.	17 00	18 70	25
Peaux préparées ou ouvrées, d'agneau, chèvre, en poil mégies, le cent.	3 00	3 00	10
Peaux en confit. *dito.*	2 50	2 50	25
Id. de cygne, d'oie, d'agneau.	612 00	629 50	25
Id. toutes autres.	Prohib.	Prohib.	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Pelleteries non ouvrées.			
Peaux brutes de lapin et lièvre.		1 00	Prohib.
Id. apprêtées de lapin. le cent.		1 00	1 00
Id. de lièvre. *dito.*		4 00	4 00
Id. de phogue éjarrées. pièce.		6 00	5
Id. mégies. *dito.*		20	2
Peaux sans distinction. pièce.			15
Id. de chameau, panthère, tigre, léopard, *dito.*		1 20	
Id. d'ours et ourson. *dito.*		1 05	
Id. de lion et zèbre. *dito.*		60	10
Id. de renards noirs ou argentés. *dito.*		2 40	6
Id. croisés ou bleus. *dito.*		90	24
Id. blancs, jaunes ou gris. *dito.*		20	10
Id. autres. *dito.*		10	2
Id. de cachal, chinchilla et fouine. *dito.*		10	1
Id. de carcajou et astracan. *dito.*		20	1
Id. de loutre. *dito.*		45	2
Id. d'hyènes et de loups. *dito.*		40	5
Id. de chèvre d'Angora, de castor. *dito.*		35	4
Id. de blaireau, raton, vigogne, marte, cygne, eyder, vautour, pekan, butor, chats, tigres et cerviers. *dito.*		15	4 2
Id. de chats sauvages et domestiques. le cent.		3 00	30
Id. de civette, putois, castorin. *dito.*		3 00	30
Id. de grebe d'oie et vison. *dito.*		6 00	60
Id. de chien, petit-gris, rats, belettes, d'écureuil, mulot et taupe. *dito.*		2 00	20
Id. de chikakois, d'hermine kolynsky. *dito.*		3 75	40
Dos et ventre de fouine, marte, renard, petit-gris, lièvres blancs.		½ peaux.	
Gorges de renard, fouine, marte. le cent.		2 00	20
Queues de fouine, loup marte. *dito.*		2 00	20
Id. d'écureuil, hermine, petit-gris. *dito.*		25	3
Morceaux cousus en astracan, hermine, marte, putois, kulonok. Dos et ventre de petit-gris. pièce.		5 00	50
En peaux de fouine; dos et ventres de chats, tigres et cerviers, d'écureuils, renards, vigogne. *dito.*		1 50	15
En peaux de castor, d'agneau, taupe, dos et ventres de lièvres blancs, lapin, pattes et autres fractions de peaux non dénommées ci-dessus. *dito.*		1 00	1 10
Pelleteries ouvrées. val.	15 p. 100	15 p. 100	¼ p. 100
Perles fines de toute pêche. hect.	50	50	1
Petrole, bitume fluide.	7 00	7 50	25
Pieds d'élan. le cent.	1 50	1 50	10
Pierres à feu.	9 00	9 90	1 00
Id. à aiguiser.	5 00	5 50	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Id. de touche, pierre-ponce.	5 00	5 50	25
Id. ferrugineuses.	5 00	5 50	25
Pierres et terres servant aux arts à dénommer.	2 00	2 20	25
Pierres-ouvrées-chiques.	10 00	11 00	25
Id. autres.	15 p. 100	15 p. 100	¼ p. 100
Id. gemmes à dénomminations, brutes. hectol.	25	25	1
Id. taillées.	50	50	1
Pistaches en coques.	96 00	103 30	25
Id. cassées.	144 00	153 70	25
Plantes alcalines varecs.	10	10	10
Plants d'arbres.	50	50	25
Plaqués, ouvrages en plaqué.	Prohib.	Prohib.	3 00
Plâtre brut.	10	10	15
ud. préparé, moulu ou calciné.	50	50	15
Plomb sulfuré, sable plombifère.	5 00	5 50	25
Id. alquifoux.	10 00	11 00	25
Id. allié d'antimoine.	26 00	28 60	2 00
Id. métal brut de l'Inde.	2 00	8 00	2 00
Id. d'ailleurs.	6 00	8 00	2 00
Id en balles de calibre.	Prohib.	Prohib.	Prohib.
Id. battu ou laminé.	24 00	26 40	50
Id. ouvré de toute sorte.	24 00	26 40	50
Plumes de parure blanches brutes.	400 00	417 50	2 00
Id. apprêtées.	600 00	617 50	25
Id. noires brutes.	200 00	212 50	2 00
Id. apprêtées.	400 00	417 50	25
Id. autres brutes.	100 00	107 50	2 00
Id. apprêtées.	300 00	317 50	25
Id. à écrire, brutes.	40 00	44 00	2 00
Id. apprêtées.	240 00	254 50	25
Id. à lit, duvet de cygne.	200 00	212 50	25
Id. d'eyder-édredon. kil.	12 00	13 20	25
Id. autres plumes à lit.	60 00	65 50	25
Poils de chameaux, d'autruche.	1 00	1 10	2 00
Poils de porcs et de sanglier.	20 00	22 00	2 00
Poils de vache et autres plocs.	1 00	1 10	4 08
Poils pour la chapellerie ou la filature.	1 00	1 10	Prohib.
Poissons d'eau douce frais.	50	50	
Poissons d'eau douce préparés.	40 00	44 00	
Poissons de mer frais, salés, secs, fumés, de pêche française.	Prohib.	Prohib.	
Poissons, etc., de pêche étrangère.	40 00	44 00	
Poissons fumés, marinés ou à l'huile.	100 00	107 50	
Poivre et piment de la Guyane française.	40 00		25
Id. de l'Inde.	60 00	150 00	25
Id. d'ailleurs.	120 00	150 00	25
Pommades de toute sorte.	123 00	131 60	Le k. 2
Pommes-de-terre.	50	50	25
Porcs. par tête.	12 00	12 00	25
Porcelaine commune.	164 00	174 70	1 00
Porcelaine fine.	327 00	344 50	1 00
Potasses d'Europe.	18 00	21 00	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE		SORTIE.
	Français.	Etranger et par terre.	
Id. d'ailleurs.	15 00	21 00	25
Poturie de terre grossière.	6 00	6 60	52
Poudre à poudrer.	25 00	27 50	25
Poudre de senteur de Chypre. kil.	9 00	9 90	le k. 2
Poudre de senteur à dénommer.	184 00	195 70	*dito.*
Poudre à tirer.	Prohib.	Prohib.	Prohib.
Poulains.	15 00	15 00	5 00
Présure, estomac de veau desséché.	50	50	25
Prussiate de potasse cristallisé.	210 00	223 00	5 00
Produits chimiques non dénommés.	Prohib.	Prohib.	sels 2 00
Quercitron d'Europe.	9 00	12 00	25
Id. d'ailleurs.	6 00	12 00	25
Quinquina des pays hors d'Europe.	100 00	150 00	
Racines médicinales à dénommer.	20 00	22 00	25
Racines de chicorée, vertes.	50	50	25
Racines sèches non torréfiées.	2 50	2 70	25
Racines à vergettes.	5 00	5 50	25
Rack, eau-de-vie de riz.	Prohib.	Prohib.	25
Râpures de cerf.	9 00	9 90	25
Râpures d'ivoire.	21 00	23 10	25
Réglisse en bois.	15 00	16 50	25
Regrets d'orfèvre.	1 00	1 10	50
Résineux exotique de l'Inde.	50 00	125 00	25
Résineux exotique d'Europe.	100 00	125 00	25
Id. d'ailleurs.	90 00	125 00	25
Rhubarbe de l'Inde.	75 00		
Id. d'ailleurs, hors d'Europe.	100 00	300 00	
Rhubarbe d'entrepôts.	150 00		
Rhum et tafia des colonies, à 22 degrés et moins. l'hect.	10 00	10 00	25
Pour chaque degré en sus.	1 00	1 00	25
De l'étranger.	Prohib.	Prohib.	25
Rocou des colonies et de la Guyane.	10 00		50
Rocou d'Europe.	25 00	30 00	50
Id. d'ailleurs.	20 00	30 00	50
Rogues de morue de pêche française.			
Rogues de morue de pêche étrangère.	50	50	
Rubans de fil à jour.	500 00	517 50	25
Rubans de soie, même de velours.	800 00	817 50	2 00
Ruches à miel avec les mouches. p.	1 00	1 00	25
Safran. kil.	18 00	19 80	8 le q
Sagou.	41 00	45 10	25
Salep, racines.	80 00	86 50	25
Salsepareille du Sénégal franç.	40 00		25
Id. des pays hors d'Europe.	100 00	150 00	
Id. des entrepôts.	125 00	150 00	
Sang du bétail autre que sang de bouc.	1 00	1 10	2 00
Sang de bouc desséché.	31 00	34 10	25
Sangsues. le mille.	1 00	1 00	50
Sarette, plante pour la teinture.	5 00	5 50	6
Savons blancs, rouges, marbrés.	Prohib.	Prohib.	25
Savons parfumés liquides, en pains.	164 00	174 70	Le k. 2
Scammonée, gomme.	600 00	617 50	25
Schakos sans garnitures.	3 00	3 00	5

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Schakos garni de cuir.	Prohib.	Prohib.	5
Scies de 146 centimèt. ou plus.	140 00	149 50	1 00
Scies de moins de 146 c. de long.	200 00	212 50	1 00
Sellerie grossière, bats, etc. pièce.	50	50	5
Sellerie en cuir et autres. val.	Prohib.	Prohib.	1/2 p. 100
Sel de marais ou saline.	Prohib.	Prohib.	1
Sel gemme ou fossile en cristaux.	40 00	44 00	1
Sel ammoniac et sulfate. kilo.	3 00	3 30	2
Sel d'oseille.	70 00	76 00	2 00
Sel d'Epsum.	70 00	76 00	25
Sel de Glauber, de Duobus.	C. potasse		22
Sel végétal.	70 00	76 00	2 00
Sel de saignette.	70 00	76 00	2 00
Sel de Saturne.	70 00	76 00	2 00
Sel volatil. kil.	3 00	3 30	2 leq
Sirops de l'étranger.	C. sucre t.		25
Sirops des colonies.	*dito* brut.		25
Soies en cocons.	1 00	1 10	Prohib.
Soies écrues, grèges, douppious de l'Inde.	5	5	*dito.*
Id. d'ailleurs. kil.	51	51	*dito.*
Id. autres de l'Inde. kil.	50	1 10	*dito.*
Id. d'ailleurs. kil.	1 02	1 10	*dito.*
Soies moulinées douppions. kil.	10	10	2 00
Id. autres. kil.	2 04	2 20	
Soies teintes. il.	3 06	3 30	6 00
Soies (étoffes de).			
Soie pure unie. kil.	16 00	17 60	2
Soies façonnées. kil.	19 00	20 90	2
Soie (étoffes brochées de). kil.	19 00	20 90	2
Soies (étoffes brochées d'or ou d'argent fin. kil.	31 00	34 10	40
Id. faux.	Prohib.	Prohib.	4
Id. mêlées de fil.	13 00	14 30	2
Id. mêlées d'or ou d'argent fin.	17 00	18 70	40
Id. faux. kil.	Prohib.	Prohib.	4
Son de tous grains.	50	50	50
Sorbet.	74 00	80 20	25
Soudes de toute sorte.	11 50	12 60	10
Soufre brut.	1 10	2 00	50
Soufre épuré.	5 00	5 50	50
Soufre sublimé en poudre.	13 00	14 30	50
Spath ou castine, pierres.	1 00	1 10	25
Stil de grain, couleur.	25 00	27 50	2 00
Succin, brut, bitume.	37 00	40 70	25
Sucre des colonies françaises (1), les 100 kil.			
Sucre brut autre que le blanc, de Bourbon.	38 50		
Sucre brut des Antilles et de la Guyane.	45 00		
Sucre brut blanc de Bourbon.	43 50		
Sucre brut blanc des Antilles et de la Guyane (2).	50 00		

(1) On se rappellera que les denrées coloniales n'ont point entrée par terre.
(2) A dater du 1er juin 1834, les droits des sucres bruts blancs de Bourbon, des Antilles et de la Guyane, seront élevés de 10 fr. par 100 kil.

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Sucre terré de toutes nuances, de Bourbon.	61 00		
Sucre, etc., des Antilles et de la Guyane.	70 00		
Sucres étrangers.			
Sucre brut autre que blanc, par navire français de l'Inde.	80 00		
Id. d'ailleurs hors d'Europe.	85 00		
Id. des entrepôts.	95 00		
Par navire étranger.	100 00		
Sucre brut, blanc ou terré, par navire français de l'Inde.	90 00		
Id. d'ailleurs hors d'Europe.	95 00		
Id. des entrepôts.	105 00		
Par navire étranger.	120 00		
A la sortie, toujours 25 c. le quintal.			
Sucre raffiné, ou candi.	Prohib.	Prohib.	25
Sulfure d'arsenic jaune, rouge.	15 00	16 50	25
Sulfure de mercure en pierres, cinabre.	150 00	160 00	25
Sumac en poudre.	25 00	27 50	50
Tabac en feuille pour compte de la régie, d'Europe.	5 00		25
Id. d'ailleurs.	Exempt.		25
Pour compte particulier.	Prohib.	Prohib.	25
Fabriqué ou seulement préparé.	*dito.*	*dito.*	51
Tabletterie, billes de billard. kil.	4 00	4 40	1
Peignes d'ivoire. kil.	4 00	4 40	1
Peignes d'écaille. kil.	5 00	5 50	1
Tabletterie non dénommée.	Prohib.	Prohib.	1
Tamarins, gousses entières.	40 00	44 00	25
Tamarins confits dans le sucre.	62 00	67 60	25
Tapis autres que ceux ci-après.	Prohib.	Prohib.	1 50
Tapis de laine et fil, à nœuds.	300 00	317 50	1 50
Tapis de soie, même mêlés de fil.	306 00	323 50	2 00
Tapis de fleuret. *Id.*	306 00	323 50	2 00
Tartre brut.	C. potasse		7 14
Taureaux et taurillons.	15 00	15 00	3 00
Térébenthine liquide.	31 00	34 10	1 00
Térébenthine compacte (pâte de).	8 00	8 80	1 00
Terre de pipe.	10	10	60
Thé de l'Inde. kil.	1 50	6 00	25
Id. d'ailleurs. kil.	5 00	6 00	Le q. 25
Tissus de coton, excepté le nankin des Indes.	Prohib.	Prohib.	50
Tissus de laine.	*dito.*	*dito.*	1 50
Tissus de crin, autres que les chapeaux de crin, la passementerie mélangée de crin, et la toile à tamis de crin.	*dito.*	*dito.*	1 50
Tissus de poil, sauf ceux en poil de castor et les tapis de poil.	*dito.*	*dito.*	1 50
Tissus d'écorce, purs ou mélangés.	*dito.*	*dito.*	1 60
Tissus en feuilles, de paille, d'écorce, etc. le mètre carré.	45	45	1
Toile de lin ou de chanvre unie.	Ecrue.	Teinte.	
de moins de 8 fils.	30 00	60 00	25

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
de 8 inclus. à 12 exclus.	65 00	85 00	25
de 12 à 16.	105 00	120 00	25
de 16 à 18.	170 00	200 00	25
de 18 à 20.	240 00	280 00	25
de 20 et plus.	350 00	420 00	25
Toile blanche, mi-blanche ou imprimée.	D. de l'éc.		25
Toile cirée de moins de 8 fils.	70 00	70 00	25
de 8 à 13.	120 00	120 00	52
de 13 à 20.	170 00	170 00	52
de 20 et plus.	220 00	220 00	25
Toile croisée, coutil.	200 00	200 00	25
nd. autre.	300 00	300 00	25
Toile à matelas.	130 00	139 00	25
Toile peinte sur enduis pour tapisserie.	184 00	195 70	25
Toile à tamis de crin.	41 00	45 10	1 50
Toile à blutoir sans couture.	200 00	212 50	1 50
Tourbes.	10	10	1
Tourteaux de graines oléagineuses.	50	50	25
Tripoli.	5 00	5 50	25
Truffes sèches.	41 00	45 10	25
Id. autres.	74 00	80 20	25
Tuiles plates. le mille.	4 00	4 00	25
Id. bombées. *dito.*	10 00	10 00	25
Id. faîtières. *dito.*	25 00	25 00	25
Tulle de fil.	Prohib.	Prohib.	25
Id. de soie. kil.	Prohib.	Prohib.	2
Vaches.	25 00	25 00	50
Vanille. kil.	5 00	5 50	Le q. 25
Vannerie à dénommer, brut.	15 00	16 50	25
Id. pelée.	25 00	27 50	25
Vannerie à dénommer, coupée.	35 00	38 50	25
Veaux. par tête.	3 00	3 00	50
Verdet gris humide.	13 00	14 30	25
Verdet sec.	31 00	34 10	25
Verdet cristallisé.	41 00	45 10	25
Vermeil à l'usage des doreurs.	41 00	45 10	25
Vermillon.	200 00	212 50	25
Vernis de toute sorte.	82 00	88 60	2 00
Verres à lunettes et à cadran, bruts.	10 00	11 00	25
Verres, etc., taillés, polis.	200 00	212 50	2 00
Verres et cristaux.	Prohib.	Prohib.	25
Vert de montagne, couleur.	31 00	34 10	2 00
Vessies de cerf et autres.	13 00	14 30	25
Viande de boucherie fraîche.	18 00	19 30	3 00
Viande salée de porc.	33 00	36 30	25
Id. autre.	30 00	33 00	25
Vinaigre de vin en futailles. l'hect.	10 00	10 00	25
Vinaigre de vin en bouteilles. *dito.*	10 00	10 00	(1)
Vinaigre de bière, cidre, poiré. *dito.*	2 00	2 00	15
Vinaigres parfumés.	100 00	107 50	le k. 2
Vins ordinaires en fûts, par mer, l'hect.	35 00	35 00	25

(1) Comme de vins ordinaires en bouteilles.

MARCHANDISES.	ENTRÉE PAR NAVIRE Français.	ENTRÉE PAR NAVIRE Etranger et par terre.	SORTIE.
Vins ord. en fûts, par terre. *dito.*	15 00		25
Vins en bouteilles par mer. *dito.*	35 00		1 50
Vins en bout., par terre. *dito.*	15 00		(1) 50
Vins de liqueur en futailles. *dito.*	100 00		1
Vins de liq. en bout. *dito.*	100 00		5
Vipères. le cent.	10 00		1 00
Vitrifications en masses ou en tubes à tailler. le kil.	3 00	3 30	1 00
Vitrificat. taillées en pierres à bijoux. kil.	2 00	2 20	
Vitrificat. en grains percés pour chapelets.	100 00	107 50	1 00
Vitrific. en grains à broder ou tricoter.	200 00	212 50	2 00
Voiles de navires.	10 p. 100	10 p. 100	¼ p. 100
Voitures à ressort, garn. peint.	Prohib.		*dito.*
Voitures à échelle, charriots, etc.	15 p. 100	15 p. 100	*dito.*
Volailles vivantes.	2 p. 100	2 p. 100	*dito.*
Volailles tuées.	50	50	3 00
Zinc (minerai de).	10	10	2 00
Zinc coulé en masses, lingots.	10	10	50
Zinc en plaq. ou barres pour laminer.	5 00	5 00	50
Zinc laminé.	50 00	55 00	25
Zinc ouvré.	Prohib.	Prohib.	25

LOI DU 15 AVRIL 1832,

RELATIVE A L'IMPORTATION ET A L'EXPORTATION DES CÉRÉALES.

Art. 1er. La prohibition éventuelle à l'entrée des grains et farines, prononcée par les lois des 16 juillet 1819 et 4 juillet 1821, est abolie.

Art. 2. Jusqu'au 1er juillet 1833 (2), les droits d'entrée seront, sans distinction de provenances :

1° Pour les grains et farines importés, dans les cas où l'entrée en était autorisée par la loi du 4 juillet 1821, les droits fixés par ladite loi;

2° Pour les grains importés, dans les cas où l'entrée n'était pas autorisée par ladite loi, une surtaxe de 1 fr. 50 cent. par hectolitre, pour chaque franc de baisse dans le prix des grains indigènes, constaté par les mercuriales des marchés régulateurs;

3° Pour les farines importées, dans les cas où l'entrée n'en était pas autorisée par ladite loi, une surtaxe, par quintal métrique, triple de celle qui sera perçue par hectolitre de grains.

Art. 3. Les droits d'entrée des grains d'espèce inférieure et de leurs farines seront fixés d'après les droits à prélever sur le blé-froment et sa farine, dans la proportion suivante :

(1) Par la Méditerranée et les frontières d'Espagne, 76 cent. ; par les départemens de la Vendée et de la Loire-Inférieure, 50 cent.

(2) L'effet de cette loi est prorogé jusqu'en 1835.

ESPÈCES de céréales.	SUR LES GRAINS, par hectolitre.	SUR LES FARINES, par quintal métrique.
Froment.	Pour 1 fr. » c.	Pour 1 fr. » c.
Seigle.	» 60	» 65
Maïs.	» 55	» 60
Orge.	» 50	» 60
Sarrasin.	» 40	» 50
Avoine.	» 35	» 55

Art. 4. La surtaxe sur les importations par navires étrangers est réduite, pour tous les cas, à 1 fr. 25 cent. par hectolitre.

La surtaxe sur les grains et farines arrivant par navires étrangers cessera d'être perçue quand le prix moyen du froment s'élevera à plus de 28 fr. dans la première classe, 26 fr. dans la seconde, 24 fr. dans la troisième, 22 fr. dans la quatrième.

Art. 5. La surtaxe imposée sur les importations par terre, par la loi des douanes, est abolie pour l'importation des grains et farines.

Art. 6. L'article 2 et l'article 4 de la loi du 20 octobre 1830 (1) sont remis en vigueur.

Les tarifs établis ou maintenus par la présente loi seront revisés dans la session qui suivra la récolte de 1832.

Art 7. La prohibition éventuelle à la sortie des grains farines, établie par les lois des 16 juillet 1819 et 4 juillet 1821, est abolie.

Les droits de sortie seront fixés conformément au tableau A ci-annexé pour le blé-froment, l'épeautre, le méteil et pour les farines de ces grains.

Les droits de sortie des grains inférieurs et de leurs farines seront fixés, d'après les droits à prélever sur le blé-froment et sa farine, dans les proportions déterminées dans le tableau ci-dessus.

Art. 8. Le riz paiera à l'entrée :

Par navires français, des ports de premier embarquement, des pays hors d'Europe.	2 fr. 50 c. par 100 k.
Id. d'Europe.	4 »
Id. des entrepôts, ou du Piémont en droiture par terre.	6 »
Par navires étrangers et par terre.	9 »

La sortie aura toujours lieu au droit fixe de 25 cent. par 100 kilogrammes.

(1) Art. 2. Le prix légal régulateur des grains pour la première classe frontière du Midi, depuis le département du Var jusqu'à celui des Pyrénées-Orientales inclusivement, sera formé du prix moyen des mercuriales des marchés de Marseille, Toulouse, Gray et Lyon.

Art. 4. La loi du 15 juin 1825, qui a substitué l'entrepôt réel à l'entrepôt fictif pour les grains étrangers, est abrogée.

TABLEAU A.

Droits de Sortie du blé-froment, épautre ou méteil.

	Le prix de l'hectolitre étant dans les classes				UNITÉS sur lesquelles portent les droits.	Droits de sortie.
	1re.	2e.	3e.	4e.		
Grains par chaque franc de hausse, en sus du droit.						»
au-dessus de	26	24	22	20	L'hectol.	4 »
au-dessus de	25	23	21	19	*Idem.*	2 »
à partir et au-dessus de	25	23	21	19	*Idem.*	25
Farines par chaque franc de hausse, en sus du droit.						4 »
au-dessus de	26	24	22	20	100 kil.	8 »
au dessus de	25	23	21	19	*Idem.*	4 »
à partir et au-dessous de	25	23	21	19	*Idem.*	50

BUREAUX DES DOUANES

POUR L'INTRODUCTION PAR MER DES DENRÉES COLONIALES DE PREMIER ORDRE.

Voici ceux que la loi a spécialement réservés pour l'introduction par mer des marchandises ci-après :

Toulon.	St.-Malo.	Antibes.
Marseille.	Granville.	Cannes.
Cette.	Cherbourg.	St.-Raphaël.
Bayonne.	Caen.	Aigues-Mortes.
Bordeaux.	Honfleur.	Adge.
Rochefort.	Rouen.	La nouvelle.
La Rochelle.	Le Havre.	Port-Vendre.
Nantes.	Fecamp.	St-Jean-de-Luz.
Vannes.	Dieppe.	Charente.
Lorient.	St.-Valery sur Somme.	St.-Martin.
Brest.	Boulogne.	Les Sables.
Morlaix.	Calais.	Quimper, Arles.
Le Legué.	Dunkerque.	Rocoff, St-Servan.

Sucre brut et terré, café, cacao, indigo, thé, poivre, piment, girofle, cannelle, cassia-lignea, muscades et macis, cochenille, rocou, orseille violette, bois exotique de teinture et d'ébénisterie, coton en laine, sucs végétaux exotiques, dents d'éléphans, écailles de tortues et nacre de perles.

L'entrée de ces denrées coloniales est restreinte par la loi du 23 avril 1816 aux seuls ports d'entrepôt compris dans les deux premières colonnes, et ne peuvent y aborder que sur des navires de 60 tonn. au moins pour l'Océan, et 40 pour la Méditerranée : elles sont prohibées par toutes les frontières de terre.

Tous ces ports jouissent de l'entrepôt fictif pour recevoir les denrées des colonies françaises admissibles au privilége; mais ils n'ont pas tous l'entrepôt réel pour les marchandises étrangères : il faut en excepter Toulon, Rochefort, Vannes, Brest, Granville et Fécamp.

Les marchandises tarifées à plus de 20 fr. du quintal peuvent entrer par tous les bureaux ci-dessus.

Il en est de même des boissons, chapeaux, cuivres, dentelles, feutres, fers, fonte, glaces, instrumens, machines et mécaniques, nattes, pelleteries, poteries, potasses, sels, soudes et vannerie.

Les autres bureaux peuvent cependant recevoir jusqu'à la concurrence de 25 kil. de fil ou toile de lin écrus; 5 kil. de fil d'autre espèce; 5 kil. de rubaneries et d'ouvrages de passementerie; 50 kil. de fer et d'outils, tels qu'instrumens aratoires, limes, scies, etc. et les poissons de toute pêche.

Ces restrictions tendent à concentrer les opérations importantes sur certains points de la frontière où les localités et la composition des bureaux offrent tous les moyens d'assurer le service et d'écarter tous les genres d'abus.

TABLEAU DES MARCHANDISES PROHIBÉES A L'ENTRÉE.

Acétate liquide.
Balances montées.
Bas.
Basanes.
Baudriers.
Baumes factices.
Bijouterie fausse.
Bilboquets en ivoire.
Boîte de cuir.
Boucles d'acier plaquées.
Boutons plaqués.
d'ivoire.
de nacre.
de fer.
d'acier.
Bretelles.
Brides.
Bronze ouvré.
Brun de wandich.
Câbles en fer.
Cachets de cuivre.
de fer.
d'acier.
Cachou préparé.
Cafetières autres qu'en argent.
Clous ordinaires de cuivre.
de fer.
Cordonnerie.
Coton filé.
Couteaux de table.
Crin teint.
Cristaux.
Cure-dents d'ivoire.
Dez en nacre.
en ivoire.
Draps autres qu'en soie.
Ecritoires de carton.
de cuir.
de métaux vernis.
Edredon.
Elixirs.
Emétiques.
Emplâtres.
Encre sèche.
Eperons bronzés.
argentés.
Essences médicinales.
Etriers plaqués.
Etuis de nacre.
d'ivoire.
Extrait de sureau.
Fiches d'ivoire.
de fer.
Flambeaux dorés.
argentés.
Genièvre.
Harnais.
Havre-sacs.
Huile de corne de cerf.
de jais.
de succin.
de vipère.
Ivoire brut.
ouvré.
Jaune minéral.
de chrôme.
de Naples.
de roi.
Jetons d'or.
d'ivoire.
Jeux de domino.
Lait de soufre.
Lampes.
Lustres.
Mouchettes en acier.
Nécessaire de voyage.
Ouvrages vernis.
dorés.
argentés.
Pastilles médicinales.
Patères pour rideaux.
Pelles et pincettes.
Pendules.
Pierre à cautère.
infernale.
Plaques de cheminées.
Poêles en fer.
Poids.
Porte-crayons en acier.
dorés.
Poudre médicinales.
Poulies en métaux.

Queues de billard.
Quinine.
Quinquets.
Quinquina en poudre.
Réverbères.
Rhubarbe (élixir de).
Rose végétal.
Sable à sel.
Sifflets d'ivoire.
Soirie de l'Inde.
Souliers.
Substances médicinales pulvérisées.
Tabatières doublées.
garnies.
d'ivoire.
Tabatières de corne.
dorées.
argentées.
d'étain.
Tablettes de bouillon.
Tartre émétique.
Tissus de cachemire.
Tôle en fer vernie.
Tourne-broches.
Vert de vessie.
de Brunswick.
Vif-argent.
Virolles.
Vis en fer.

RÉDUCTION DES DROITS

D'ENTRÉE ACCORDÉE SUR LES MARCHANDISES AVARIÉES.

Les avaries des marchandises dans les mutations d'entrepôt par mer jouiront dans ce cas du bénéfice de la loi du 21 avril 1818, pour la réfaction du droit, comme celles qui viennent en droiture de l'étranger ou des colonies, en remplissant les formalités prescrites, dont voici les principales dispositions :

Pour obtenir la réfaction de droits, il faut qu'il y ait un rapport de mer, et qu'il soit fait une déclaration spéciale des colis avariés qu'on veut mettre en vente, dans les trois jours qui suivent la visite. Si les marchandises entrent en entrepôt, on peut se réserver de produire cette déclaration dans un mois.

La loi accorde sur les marchandises avariées par suite d'événemens de mer une réduction de droits proportionnée au degré de dépréciation; mais il faut que la vente en soit faite publiquement et avec le concours du receveur des douanes.

Pour empêcher toute collusion, l'administration a été autorisée à prendre l'adjudication à son compte en payant 5 p. % au dernier enchérisseur.

L'acte de préemption doit être notifié dans les vingt-quatre heures.

S'il ne convenait pas au propriétaires de faire vendre, ils sont toujours libres de renvoyer à l'étranger.

Si la marchandise se trouve en entrepôt réel, on peut procéder au bénéficiement, et la douane accorde à cet égard toutes les facilités.

Il est de principe qu'on peut toujours détruire les parties avariées pour être dispensé du droit.

La réduction s'établit sur certificats constatant le prix sur place de la même marchandise en bon état.

Si le vendeur se réserve de payer les droits, c'est la valeur dans l'intérieur qui est prise pour base. S'ils sont mis à la charge de l'acquéreur, c'est sur la valeur en entrepôt qu'il faut calculer (1).

Ces réductions ne sont permises, hors les cas de naufrages, que dans les ports d'entrepôt.

Aucunes denrées ne peuvent être livrées à la consommation sans une attestation de la police que l'avarie n'est pas de nature à nuire à la santé.

Cette loi ne s'applique point aux marchandises qui paient à la valeur, puisque le droit est toujours relatif à cette valeur, en quelque état qu'elles soient.

Droits de Navigation.

Sont égaux pour tous les pavillons sauf quelques exceptions qu'on trouvera aux

(1) On suppose que le café sain vaille 60 fr. le quintal, et que celui avarié n'ait été vendu que 48 fr. : le droit, qui est de 50 fr., se trouve réduit dans la même proportion à 40 fr.

mots Espagne, Angleterre, Etats-Unis, Brésil, Mexique, entrepôts spéciaux et relâches.

Francisation des navires.	Par 100 tonneaux.	9	»
	De 100 à 200.	18	»
	De 200 à 300.	24	»
	Pour chaque tonneau en sus.	6	»
	Transferts.	6	»
Congés des navires français.	Au-dessus de 30 tonneaux.	6	»
	Au-dessous, pontés.	3	»
	— non pontés.	1	»
Passeports des navires étrangers.		1	»
Droits de tonn. des nav. franç. ven.	d'un port français de l'Océan dans un autre de la Méditerranée, et *vice versâ*, par tonneau.	»	30
	D'un port à l'autre de l'Océan.	»	22 ½
	— de la Méditerranée.	»	22 ½
	Des colonies et compt. hors d'Eur.	»	45
	D'un port d'Europe sous la domination anglaise.	3	75
	De tous autres ports étrangers.	»	»
	De la pêche, de la course.	»	»
	De 30 tonneaux et au-dessous.	»	»
	— des navires étrangers.	3	75
Droits d'expéd. des nav. franç.	Au-dessus de 300 tonneaux.	15	»
	De 150 à 300.	6	»
	De 30 à 150.	2	»
	De 30 et au-dessous.	»	»
Dito des navires étrangers.	De 200 tonneaux et moins.	18	»
	Au-dessus de 200.	36	»
Acquits, permis, certificats des navires français.		»	50
	Des navires étrangers.	1	»
Droit de transfert, par tonneau.		»	6

Le droit de tonnage ne concerne que le navire. Ainsi il est dû par le seul fait de son entrée dans le port, chargé ou non; il doit être acquitté dans les vingt jours et avant le départ.

Le navire étranger destiné pour un port de France ne doit qu'une fois le droit de tonnage, lors même qu'il reprend un chargement de retour dans plusieurs autres ports.

S'il aborde dans un port qui n'est pas celui de sa destination, le droit doit y être payé ou garanti par un acquit-à-caution.

Un bâtiment de l'Etat qui débarque des passagers est passible des droits de navigation.

Les navires français qui vont compléter leur chargement dans plusieurs ports ne paient que dans le premier, pourvu qu'il ne s'effectue point de débarquement.

S'il est en relâche forcée, il ne devrait le droit que dans le cas où il déchargerait une partie de sa cargaison équivalente au dixième.

Les navires étrangers et français peuvent débarquer des comestibles dans plusieurs ports sans payer le tonnage plus d'une fois.

Duplicata.

On ne peut obtenir aucun dupliata d'expéditions, ou extraits de registres, sans l'autorisation du directeur-général.

D'après l'ordonnance du 17 juin 1832, les navires français revenant de l'Angleterre ou des possessions anglaises en Europe ne paieront plus que 1 fr. 50 c. par tonneau. Ce droit sera pareillement applicable aux navires anglais venant des mêmes ports.

Paquebots.

Il résulte d'une décision ministérielle, du 13 mars 1832, que les paquebots servant exclusivement au transport des voyageurs et de leurs effets ne paieront les droits de tonnage qu'à raison d'un tonneau par chaque passager qu'ils auront à bord; mais le droit entier serait dû si le nombre des passagers excédait celui déclaré, si quelqu'un avait cherché à débarquer clandestinement, ou si le navire remportait des marchandises.

Avis officiel relatif au port d'Alger.

Art. 1er. Le droit d'ancrage pour les navires français ou étrangers entrant dans le port ou dans la rade est fixé ainsi qu'il suit :

Navires de 50 tonneaux et au-dessous.	50 fr.
— de 50 tonneaux inclusivement à 100 excl.	75
— au-dessus de 100 tonneaux.	100

2. Ce droit n'est pas exigible pour les bâtimens au-dessous de 5 tonneaux.
3. Sont également affranchis de ce droit les bâtimens armés pour la pêche.

Vente de bâtimens en France et à l'étranger.

Tout navire peut actuellement être vendu et exporté comme objet de commerce en payant 2 fr. par tonneau; alors les actes de francisation, congés, sont remis au bureau de sortie. Mais si la vente a lieu à l'étranger, le vendeur est tenu d'en faire la déclaration au consul français, qui en donne avis aux administrations de la marine et des douanes; le receveur perçoit les droits de sortie, et sur la remise des titres annule les soumissions.

On délivre des congés provisoires aux navires vendus à des étrangers pour se rendre au port où ils doivent être nationalisés; ils sont remis à un agent consulaire qui les renvoie à l'administration.

Les faux tillac, serrage ou vaigrage qui existent dans certains navires et dont il est fait mention sur l'acte de francisation, ne peuvent être enlevés sans autorisation et sans avoir pris un nouvel acte à raison du changement qui en résulte dans le tonnage; autrement on s'exposerait aux peines de la loi du 27 vendémiaire an II, art. 21.

Le changement de nom d'un navire nécessite le renouvellement de l'acte de francisation; ce qui ne donnera lieu qu'au paiement du prix du nouveau parchemin et du timbre. (Circul. n° 2346.)

DROIT DE TONNAGE.

Nouvelle décision ministérielle relative aux navires qui en sont affranchis quand ils viennent charger du sel pour l'étranger. Rappel des dispositions antérieures.

Paris, le 23 janvier 1832.

« Les ordonnances des 31 juillet et 4 décembre 1816 accordent aux navires qui viennent dans nos ports chercher du sel pour l'étranger l'exemption du droit de tonnage, totale s'ils prennent charge complète, proportionnelle dans le cas contraire.

» Elles établissent donc d'une manière explicite le droit que les bâtimens entièrement chargés de sel ont à l'immunité, et il en résulte positivement que si cette denrée n'occupe qu'une partie du navire, c'est cette partie seule qui jouit de la franchise.

» Mais la décision ministérielle du 17 juillet 1828, transmise par la circulaire du 23 du même mois, n° 1113, interprète le vœu des ordonnances en ce sens que si, au lieu de laisser vacante la portion du navire qui ne reçoit pas de sel, on la remplit avec d'autres marchandises, l'exemptien n'est plus acquise, tandis que, suivant une circulaire du 9 décembre 1816, elle doit toujours l'être au prorata de la quantité de sel qu'on place à bord.

» Cette dernière interprétation, moins rigoureuse que l'autre, m'a paru susceptible de prévaloir, comme plus favorable à l'écoulement de nos divers produits.

» J'ai soumis cette opinion avec les développemens qu'elle comporte à M. le ministre des finances, qui, sur ma proposition, a rendu, le 12 du courant, la décision suivante :

« Les navires venus sur lest pour charger des sels à destination de l'étranger, et » qui ne prennent pas charge complète de cette denrée, ont droit, en vertu des » ordonnances des 31 juillet et 4 décembre 1816, à l'exemption du droit de ton- » nage, proportionnellement à la quantité qu'ils exportent, soit qu'on laisse vacant » le surplus du navire, soit qu'on le remplisse avec d'autres marchandises.

» On continuera à se conformer à celles des modifications indiquées par la déci- » sion ministérielle du 17 juillet 1828 (circulaire du 23, n° 113) qui n'ont rien de » contraire à la disposition ci-dessus. »

» Les modifications auxquelles il n'est pas dérogé par cette nouvelle décision sont » les suivantes :

» Les navires sont censés sur lest si les marchandises qu'ils ont à bord ne forment pas le vingtième de leur tonnage. Néanmoins ces marchandises donnent ouverture à la perception du droit dans la proportion de la place qu'elles tiennent.

» Les cargaisons de sel doivent être considérées comme complètes, et dès-lors motiver l'affranchissement total, lorsqu'elles équivalent aux 14/15e de la capacité des navires. Toutefois, si l'autre 15e est, en totalité ou en partie, occupé par d'autres marchandises, le droit se perçoit au prorata de l'encombrance.

» Si les cargaisons de sel ne représentent pas les 14/15e de la capacité des navires, le droit est exigible, sans défalcation du 15e de tolérance dont il est parlé ci-dessus, pour toute la partie du tonnage qui ne contient pas de sel, soit qu'elle reste vacante, soit qu'on y place d'autres objets.

» Enfin, je dois rappeler qu'une décision émanée du département des finances, le 7 juin 1819, a étendu aux navires français le bénéfice de l'exemption que les ordonnances précitées n'accordaient qu'aux bâtimens étrangers, et qu'ainsi les dispositions ci-dessus sont, sans aucune exception, applicables à tous les pavillons.

» Elles le sont aussi aux navires français qui viennent dans nos ports prendre du sel pour la pêche de Terre-Neuve, parce qu'on a considéré que nos pêcheurs revendent communément sur les lieux de pêche une partie de leur sel, et qu'ils concourent ainsi à l'exportation de ce produit.

» Telle est l'ensemble des règles aujourd'hui existantes sur cette matière. Je prie les directeurs maritimes de les porter à la connaissance du commerce, et de recommander aux employés de s'en bien pénétrer, pour qu'aucune difficulté ne les arrête dans l'application qu'ils auront à en faire.

» Le maître des requêtes, directeur de l'administration,

» *Signé* Th. Grétérin. »

Plombage.

Une décision ministérielle du 3 juillet ayant encore modifié le régime du plombage des marchandises, voici ce qui reste assujetti à cette formalité et ce qui en est dispensé.

On continuera de plomber toutes les marchandises prohibées ou taxées à l'entrée à plus de 18 fr. les 100 kilog. sans le décime, sauf ces exceptions :

Métaux bruts, en barres, plaqués ou filés, graisses, huiles grasses, miel, sirops, confitures et mélasse, fruits confits, truffes, cire, viandes, poissons, sel marin, marbres sciés, bois (1) et ouvrages en bois, bitumes, acides, vannerie, cordages, effets à usage lorsqu'ils accompagnent les voyageurs, meubles ayant servi, et quelques autres articles peu importans.

De tous les objets tarifés au nombre, à la valeur ou autrement qu'au poids, il ne reste d'assujetti au plomb que les articles ci-après :

Laines, meubles neufs, glaces et miroirs, les instrumens, pelleteries, chapeaux de feutre et de paille fins, schakos, ouvrages de modes, parapluies, machines et mécaniques, meules, et les pierres ouvrées.

(1) Sauf les bois de teinture moulus.

Sont affranchis du plombage tous les produits qui paient à l'entrée moins de 18 fr. les 100 kilog. en principal, excepté :

Les fruits secs, noix, fromages, racines de réglisse, soude, soufre, noir d'Espagne et de fumée, chanvre peigné, oreillons, sulfures, etc.

Le régime est le même pour les expéditions de cabotage et de mutation d'entrepôt.

Quant au plombage de réexportation, il n'est en usage que dans les ports de Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes et Rouen.

En suivant ces indications sur le tableau général des marchandises, on sera toujours à même de se fixer.

On ne plombera plus que les marchandises prohibées ou assujetties à un droit de plus de 20 fr. les 100 kil., décime compris, ou répondant au dixième de la valeur.

Il est bon de rappeler qu'on ne doit pas omettre d'énoncer aux déclarations les marques et numéros des colis.

Si l'on ne pouvait présenter les marchandises au bureau de destination dans le délai voulu, on devrait se mettre en mesure de justifier des causes pour éviter les peines de la loi. (Circul. n° 1392.)

Droit de Magasinage des Douanes.

Ce droit est d'un centime et quart par jour pour cinquante kil., ou moins sur les marchandises abandonnées en douane.

De ½ pour 100 de la valeur pour toute la durée du dépôt sur celles débarquées pour cause d'avaries, si les magasins sont fournis par la douane.

D'un pour 100 sur les objets restés en dépôt faute de déclaration en détail, ou provenant de saisies non réexportées dans les trois mois de la vente. (Lois des 22 août et 4 germinal an II.)

Supplément.

TARIFS DES ENTREPOTS DE PARIS.

Avis. — Tout en regrettant de n'avoir pas pu placer dans l'article du *Commerce de Paris* les règlemens et le tarif des deux entrepôts réels qui viennent d'être fondés dans cette capitale, nous n'en regardons pas moins comme un devoir de donner aux négocians les renseignemens qui leur sont nécessaires pour régler les rapports qu'ils auront avec ces établissemens.

C'est dans cette vue que nous publions l'extrait du cahier des charges et le tarif des droits de magasinage ou stationnement de l'*Entrepôt de l'île des Cygnes*, celui de la place des Marais n'en différant sur aucun point essentiel.

Extrait du Cahier des charges.

Art. 29. Le concessionnaire sera chargé de toutes les opérations relatives à la réception, à l'emmagasinement et à la livraison de la marchandise.

Ses obligations consisteront, notamment, dans les opérations suivantes :

A l'arrivée de la marchandise, la vérifier, la peser, en faire constater les avaries apparentes, les signaler au destinataire assez à temps pour que celui-ci puisse se mettre en règle ; l'échantillonner s'il en est requis, l'entrer au magasin, l'y arrimer.

A la sortie, la désarrimer, peser et mettre hors du magasin, etc.

Art 30. Le concessionnaire délivrera à l'entrepositeur qui le demandera une reconnaissance, ou warant, indiquant : 1° la nature et l'espèce de la marchandise ; 2° sa provenance ; 3° la quotité du droit de douane auquel elle est imposée ; 4° le nombre, l'espèce et la marque des colis ; 5° leur poids total et partiel ; 6° le jour de l'entrepôt ; 7° l'indication du magasin où la marchandise est déposée ; 8° le folio de l'enregistrement sur les livres de l'administration de l'entrepôt.

Cette reconnaissance sera visée conforme aux registres de la douane par l'un des agens de cette administration attaché à l'entrepôt et désigné par elle à cet effet, mais sans responsabilité, ni pour cet argent, ni pour l'administration elle-même.

Art. 31. Le concessionnaire devra, à toute réquisition, représenter au porteur du warant la marchandise qui y est désignée : sa responsabilité ne cessera vis-à-vis de ce porteur que par la rentrée entre les mains du concessionnaire du warant régulièrement acquitté.

Art. 32. Le warant sera rédigé de manière à être transférable par endossement. Lorqu'un warant aura été délivré, le transfert de la marchandise ne pourra être effectué sur les registres de la douane que sur la réprésentation du warant endossé, à l'effet de quoi le propriétaire sera tenu, sous les peines de droit, d'en faire mention dans sa déclaration à la douane : la douane, en effectuant le transfert sur ses registres, le mentionnera sur le warant. Le concessionnaire ne devra délivrer la marchandise au porteur d'un warant endossé qu'autant que le transfert de la douane y sera mentionné.

Art. 33. L'entrepositeur pourra se faire délivrer un warant général pour la partie entière de la marchandise entreposée, ou des warans partiels pour chaque division de la marchandise.

Tout porteur d'un warant régulièrement endossé aura le droit de l'échanger contre un ou plusieurs warans en son nom.

Art. 34. Le concessionnaire percevra à son profit un franc par chaque warant délivré ou renouvelé.

Art. 34. Le concessionnaire sera seul et exclusivement chargé de la manutention des marchandises entreposées, etc.

Aucun ouvrier étranger au service ne pourra être admis dans l'entrepôt sans le consentement du concessionnaire

Art. 36. Le concessionnaire ou les gérans ou administrateurs de la compagnie adjudicataire de l'entrepôt, ne pourront directement ou indirectement faire le commerce des marchandises admissibles en entrpôt.

Art. 37. L'ajudicataire percevra à son profit les droits de magasinage ou stationnement, conformément au tarif dont le détail suit :

SAVOIR :

Par mois et par 1000 kil.	f.	c.
Acier.	1	»
Alun.	»	60
Amandes.	1	50
Argent vif.	5	»
Armes.	6	»
Acide borique.	»	80
Aiguilles.	10	»
Bois de toutes sortes, en magasin couvert.	»	50
Id. acquittant les droits de douane au poids, non couvert.	»	25
Bambou	2	»
Baume de Copahu.	6	»
Blanc de baleine.	6	»
Brayet goudron.	»	75
Bimblotterie.	4	»
Borax.	»	80
Bougies.	6	»
Cacao.	1	»
Café.	1	»
Chanvre.	1	»
Camphre.	2	»
Canelle de Ceylan.	10	»
Canelle de Chine.	2	»
Curcuma.	1	50
Cotons en balles pressées.	1	20
Id. non pressées.	1	50
Cire.	1	50
Céruse.	»	60
Couperose.	»	50
Cochenille.	10	»
Cornes.	1	»
Cuirs.	1	50
Crins.	1	50
Cordages.	2	»
Colle de poisson.	10	»
Colle forte.	1	50
Chapeaux de paille.	15	»
Dents d'éléphant.	5	»
Drogues de teinture non dénommées.	1	50
Ecaille.	10	»
Eponges.	6	»
Espèces médicinales non dénommées.	4	»
Fanons.	2	»
Farines.	1	»

Par mois et par 1000 kil.	f.	c.
Fruits de table secs ou rapés	1	50
Fromages.	1	»
Ferblanc.	1	»
Fil de laiton.	2	»
Fil de lin et de chanvre.	3	»
Gomme du Sénégal.	1	»
Graine de lin.	1	50
Gingembre.	1	50
Girofle.	2	»
Garance en racine.	1	50
Id. en poudre.	1	»
Huile d'olives.	1	20
Id. autres.	1	»
Horlogerie.	15	»
Horloges en bois.	6	»
Joncs.	2	»
Jus de réglisse.	1	»
Indigo.	6	»
Laines.	1	50
Lin.	1	25
Liége.	5	»
Litarge.	»	60
Lingots d'étain, plomb, zinc, etc.	»	30
Linge de table ouvragé écru ou bl.	6	»
Id. damassé.	15	»
Livres.	5	»
Lac-dye.	6	»
Machines et mécaniques.	3	»
Mélasse.	1	»
Muscade.	5	»
Mercerie.	4	»
Marbre et albâtre.	»	25
Nankin des Indes.	5	»
Nacre de perles.	2	»
Oranges et citrons.	2	»
Outils.	3	»
Orseille.	2	»
Pâtes diverses.	1	25
Poils propres à la chapellerie et à la filature.	6	»
Passementerie de fil.	3	»
Id. de laine et mélangée.	6	»
Potasse.	»	60
Pelleterie.	6	»
Piment.	1	»
Poivre.	1	»
Plumes de parure.	15	»

	Par mois et par 1000 kil. f.	c.
Plumes de lit ou à écrire.	2	50
Quercitron.	1	»
Quina.	4	»
Quincaillerie.	3	»
Riz en fût.	»	50
Id. en sac.	»	40
Rotins.	2	»
Rubarbe.	4	»
Sucres.	»	75
Suif.	»	75
Salpêtre.	»	60
Soies de porc.	2	»
Soies grège et moulinée.	12	»
Id. bourre.	6	»
Sumac.	1	»
Soude.	»	75

	Par mois et par 1000 kil. f.	c.
Salsepareille.	2	50
Soufre.	»	30
Thé.	6	»
Tabac.	1	»
Tafia et rhum, l'hectolitre.	»	15
Toiles de fil écrues, non emballées.	2	»
Id. blanches en balles ou en caisses.	5	»
Id. teintes ou à matelas.	2	50
Id. croisées et coutils.	4	»
Tapis.	10	»
Tissus de soies unis ou façonnés.	15	»
Vins, l'hectolitre.	»	25
Id. caisse et panier de cent bouteilles.	»	15
Vanille.	5	»

Art. 38. Si les marchandises mises en magasin sont d'un poids inférieur à 1000 kilogrammes et jusqu'à 250, le droit sera porportionnel à leur poids ; de 250 kilogrammes et au-dessous, le droit sera d'un quart du prix fixé pour les 1000 kilogr.

Art. 39. Les droits établis par le tarif précédent sont fixés pour un mois de trente jours.

Le premier mois commencé sera toujours dû en entier.

Le magasinage qui suivra se paiera par quinze jours.

Le jour de l'entrée et celui de la sortie sont comptés pour le magasinage.

Art. 40. Le temps du magasinage courra, pour le chargement entier, du jour de l'entrée des premiers colis en magasin.

Art. 41. La chambre du commerce de Paris réglera, avec l'approbation de l'autorité compétente, et par assimilation aux marchandises tarifées, le droit de magasinage des marchandises non désignées au tarif.

Art. 42. Indépendamment des droits de magasinage, le concessionnaire, pour s'indemniser des obligations qui lui sont imposées pour la réception, l'emmagasinement et la livraison de la marchandise, percevra un droit de manutention égal à deux mois de magasinage de la marchandise entreposée, quelle que soit la durée de son stationnement.

Art. 43. Ce droit sera dû toutes les fois que la marchandise changera de propriétaire sans sortir de l'entrepôt et qu'il y aura livraison avec manutention.

Il ne sera pas dû s'il y a transmission de propriété sans manutention.

Art. 44. Lorsque la marchandise dirigée sur l'entrepôt recevra, pendant sa route ou à son arrivée, une autre destination et qu'elle n'entrera dans l'entrepôt que pour être mise de suite en consommation ou être réexpédiée, elle ne paiera, pour tous droits de stationnement et de manutention, qu'un droit égal à un mois de magasinage, pourvu que le stationnement n'excède pas cinq jours. Passé ce délai, les droits seront dus en entier, sauf toutefois le cas où la prolongation du stationnement au-delà cinq jours aurait lieu par le fait du concessionnaire ou de la douane.

Art. 45. Les frais de tarage de toutes les marchandises qui en sont susceptibles, ainsi que tous les travaux que nécessitera la marchandise, qui ne sont pas compris dans les manutentions énumérées en l'article 42, ou qui, s'y trouvant compris, seront réclamés à nouveau par l'entrepositaire, seront payés à part, d'après les usages de la place, en attendant qu'ils soient réglés par un tarif spécial qui sera ultérieurement présenté par la Chambre de Paris à l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 46. Les tarifs de magasinage et de manutention seront revisés suivant le mode prescrit par l'article 10 de la loi du 27 février 1832, dans trois ans, à partir de l'ouverture de l'entrepôt.

Toutefois, le tarif de manutention pourra être revisé dans un plus court délai, sur la demande des deux Compagnies adjudicataires et si la Chambre du commerce le juge nécessaire.

Art. 47. Les chargemens arrivant à la destination de l'entrepôt, et ceux sortant

de l'entrepôt à la destination de l'extérieur, seront escortés dans Paris par les employés de l'octroi.

Les frais d'escorte seront fixés, comme pour l'Entrepôt des boissons, à 1 fr. par voiture et à 2 fr. par bateau, sauf révision ultérieure par l'autorité compétente.

Quant aux formalités à remplir à l'arrivée des marchandises à l'entrepôt et à la sortie, elles seront déterminées conformément aux lois et règlemens relatifs à l'octroi.

Nota. Un règlement, rédigé concurremment avec la Chambre syndicale des cour-de Paris, et approuvé par la Chambre du commerce et l'Administration des douanes, sera publié ultérieurement.

FIN.

TABLE

PAR ORDRE DE MATIÈRES.

INTRODUCTION. Page i
Tables d'astronomie nautique. ix

PREMIÈRE DIVISION. — PARTIE NAUTIQUE.

Indications générales sur la navigation dans les différentes mers. 1
Divisions des principales mers. 1
Océan Atlantique, divisé en :
1° Océan Atlantique septentrional. 2
2° Océan Atlantique équinoxial. 2
3° Océan Atlantique méridional. 2
Mer d'Allemagne. 2
Mer Glaciale. 3
Mer Blanche. 3
Mer Baltique ou mer de l'Est. 3
Grand canal de Gotha. 4
Mer Méditerranée. 4
Mer Rouge ou golfe d'Arabie. 4
Archipel (Grèce). 4
Golfe Adriatique. 4
Mer Noire. 5
Mer d'Azof. 5
Océan Pacifique, mer du Sud. 5
Océan Indien. 6
Monde maritime. 6
Instructions nautiques sur les points suivans :
Mer du Nord. 8
Manche. 8
Mer d'Irlande. 9
Océan Atlantique, depuis la Manche jusqu'à la Méditerranée. 9
Détroit de Gibraltar. 9
Méditerranée. 9
Mers Adriatique et Ionienne. 10
Mers Noire, de Marmara et d'Azof. 10
Océan Atlantique. — Régions comprises entre 30 et 60° lat. N. 10
Iles de Madère et Açores. 11
Du banc de Terre-Neuve au cap Cod. 11
Depuis le cap Cod jusqu'au 30° lat. N. 11
Partie N. de la zone torride. 11
Les Canaries. 11
Côtes de la Sénégambie. 11
Côtes de la Guinée supérieure et de la Guinée inférieure. 11
Côtes de la Guyane. 12
Mer des Caraïbes et côtes du sud de la Floride orientale. 12
Golfe du Mexique. 12
Zone torride entre la ligne et 30° S. 12
Côtes d'Afrique entre la ligne et 30° S. 12
Côtes N. du Brésil, des bouches de l'Amazone au cap Saint-Roch. 12
Côtes du Brésil, du cap Saint-Roch à la limite S. 12
Régions entre 30° et 50° S. 12
Rio-de-la-Plata, côtes des Patagons et îles Malouines, parages du cap Horn. 12
Grand Océan. Régions entre les parallèles de 60° et 28 à 30° S. 12
Côtes du Chili. 12
Côtes de la Nouvelle-Hollande et terre de Van-Diémen. 12
Parties de la zone torride entre 30 et 28° et la ligne. 13
Côtes du Pérou et de la Colombie, au S. de la ligne. 13
Partie de la zone torride entre la ligne et 28 à 30° N. 13
Côtes du Mexique, de Panama à San-Blas. 13
Région tempérée au nord de 30° N. 13
Iles du Japon. 13
Océan Indien. Région tempérée au S. de 30° S. 13
Partie de la zone torride entre 30° S. et la ligne. 13
Iles Moluques. 14
Java et autres parties au S. de la ligne. 14
Iles Maurice et Bourbon. 14
Côtes de Madagascar. 14
Canal Mozambique. 15
Partie de la zone torride au N. de la ligne. 14
Mer de Chine. Iles Philippines et Formose, golfes de Tunkin et de Siam. 14
Détroit de Malacca. 15

Partie N. de la côte de Sumatra. 15
Côtes E. et N. du Bengale. 15
Côte occidentale du golfe de Bengale, et orientale de Ceylan. 15
Côte O. de Ceylan et de l'Indoustan jusqu'à la baie de Cutch. 15
Golfe Persique. 16
Côtes S.-E. de l'Arabie. 16
Mer Rouge. 16
Instructions et renseignemens nautiques sur diverses mers. 17
Mer Baltique, comprenant :
1° Le Skagerack. 17
2° Le Cattégat. 17
3° Le Sund. 18
4° Rade d'Elseneur. 18
5° Copenhague. 19
6° Dragoë. 19
7° Mer Baltique. 19
Ile et phare de Bornholm. 20
Ilots Bertholmar, Christiansoë et son phare. 20
Ile de Gottland. 21
Phare de Landshort, côte de Sudermanie. 21
Golfe de Finlande. 21
Avis important aux navigateurs. 22
Cap et phare de Dagerort. 22
Haut-Fond de Vinkova. 22
Haut-Fond de Neckman's-Grundet. 22
Haut-Fond d'Apollon. 22
Ile d'Odensholm et son phare. 22
Nygrund-Danger. 22
Ile d'Hogland et ses deux phares. 23
Ile et phare de Sommaro. 24
Ile et phare de Seskaer. 24
Ilot de Tolbaken et son phare. 24
Ile de Cronstadt, son port. 24
Embouchure de la Néva, Saint-Pétersbourg. 25
Golfe de Livonie ou de Riga. 25
Description nautique de la mer du Nord depuis Calais jusqu'à Ostende. 26
Description des bancs. — Bancs de Dunkerque. 27
1° Le Clif. 27
2° Out-Ruytingen. 27
3° In-Ruytingen. 27
4° Le Dyck. 28
5° L'In-Ratel. 28
6° L'Out-Ratel. 29
7° Breedt-Banck. 29
8° Smal-Banck. 29
9° Snouw. 30
10° Braeck-Banck. 30
11° Hil's-Banck. 30
12° Traepegeer. 31
Bancs compris entre les bancs de Dunkerque et l'entrée de l'Escaut par la passe française. (Junet-Wilingen.) 31
1° Banc de Middlekerque. 31
2° Banc de Nieuport. 31
3° Banc d'Ostende. 32
4° Stroom's-Banck. 32
5° Banc de Wendum. 32
Attérage de Dunkerque. 33
Rade de Dunkerque. 34
Rade de Nieuport, anciennement nommée West-Diep. 34
Port de Nieuport. 35
Attérage d'Ostende. 35
Rades et port d'Ostende. 36
Petite rade et port d'Ostende. 36
Attérages des côtes occidentales de France. 38
Côte septentrionale d'Espagne. 38
Banc de la Grande-Sole. 38
Banc de la Petite-Sole. 38
Haut-Fond de la Chapelle. 38
Roche-Bonne. 38
Fond de vase molle entre les parallèles de Penmarc'h et de Rochefort. 39
Fosse du cap Breton. 39
Côte septentrionale d'Espagne. 39
Entrée de la Manche. 40
Attérage sur le parallèle des îles Scilly ou Sorlingues. 40
Entrée de la Manche sur le parallèle de 49°. 40
Irrégularités dans le brassiage entre les parallèles du cap Lézard et de l'île d'Ouessant. 40
Attérage sur le parallèle de l'île d'Ouessant. 40
Chaussée de Sein. 41
Pointe de Penmarc'h. 41
Attérage sur le parallèle de l'île de Groix. 42
Attérage sur le parallèle de Belle-Ile. 42
Attérage sur le parallèle de l'île d'Yeu. 43
Attérage de Rochefort. 44
Attérage sur le parallèle de la tour de Cordouan. 45
Bassin d'Arcachon, et côte entre Cordouan et Bayonne. 46
Attérage de Bayonne. 46
Renseignemens sur les côtes de la province d'Oran. 47
Description hydrographique du golfe Adriatique. 51
1° Situation et étendue du golfe Adriatique. 51
2° Côte orientale. 51
3° Côte occidentale. 52
Qualité du fond au milieu du golfe. 52
Sa profondeur. 53
Différence des deux côtes pour la navigation. 53
Ports les plus fréquentés par les navigateurs et le commerce. 53
Marée et courans. 54

Altérations qu'éprouvent les courans. 54
Vélocité du courant. 55
Des vents. 56
Ports, canaux et autres ancrages situés sur la côte entre Venise et Trieste. 58
Rade et port de Trieste. 58
Port d'Ancône. 59
Observations sur la navigation des Dardanelles et du Bosphore. 60
Navigat. à travers la mer de Marmara. 60
Navigation dans le Bosphore. 61
Observations sur la véritable entrée du Bosphore par la mer Noire. 61
Instructions sur la navigation de la mer Noire. 62
Attérages. 63
Courans. 63
Vents. 63
Frais. 63
Variation de la boussole. 63
Côte orientale. 63
Côte occidentale. 64
Côte entre le Danube et le Dniester. 64
Courant au sud du Danube. 64
Côte de l'Anatolie. 64
Côte de Crimée et détroit de Kertche. 65
Cap Khersonèse. 65
Cap Fiolente. 66
Port de Balaklava. 66
Cap d'Aïa. 66
Cap Saritche. 66
Rade de Yalta. 66
Cap Aïoudac. 66
Cap Méganom. 66
Cap Kigatlama. 66
Baie de Tékié. 67
Port de Théodosie ou de Caffa. 67
Baie de Théodosie. 67
Cap Opouk. 67
Cap Takli. 67
Port de Kertche. 67
Bourg et banc de Yénikalé. 67
Phare de Yénikalé. 68
Baie et port de Sévastapol. 68
Côte entre la Crimée et le Danube. 68
Phare de Tendra. 68
Otchakov. 69
Kherson. 69
Nicolaïev. 69
Route de Constantinople à Odessa. 69
Phare du cap Fontane. 69
Port d'Odessa. 70
Entrée du Bosphore au détroit de Constantinople. 70
Cap du phare d'Europe. 70
Attérage du canal de Constantinople. 70
Mer d'Azof. — Etendue de la mer d'Azof. 71
Sa profondeur. 71
Ses courans. 71
Variation de la boussole. 71
Cap Kamenoï. 71
Banc Dolgoï. 71
Relèvemens faits par des officiers de la marine russe. 71
Ville d'Azof. 72
Golfe de Sambek. 72
Cap et rade de Taganroc. 72
Aspect de la côte depuis Taganroc jusqu'à Marioupol. 72
Cap et phare de Biélosaraï. 72
Détroit de Ghénitchi. 72
Sivache. 72
Route pour se rendre du détroit de Kertche à Taganroc. 72
1re, 2e, 3e et 4e passes. 73
Retour dans le détroit de Kertche. 73
Navigation dans les parages de l'Amérique septentrionale. 74
Parages de l'Est. 74
Parages au nord du 52e parallèle. 74
Parages compris entre le 52e et le 25e parallèle. 74
Etat du ciel. — Vents. 74
Courans. — Ecueils. — Glaces flottantes. 75
Autres dangers. 76
Parages compris entre la pointe méridionale de la Floride et la pointe septentrionale du Yucatan, ou parages du golfe du Mexique. 76
Parages au N.-E. du Guatimala ou de la mer des Antilles. 77
Côtes N.-E. du Guatimala, côtes des Antilles, côtes nord de la république de Colombie. 77
Vents, ouragans, tempêtes, ras de mer. 77
Courans. 78
Ecueils. 79
Parages près des côtes à l'O. de l'Amérique septentrionale.
Navigation dans les parages de l'Amérique méridionale. 80
Parages près des côtes orientales. 80
Parages entre l'isthme de Panama et l'équateur. 80
Côtes de la Colombie et de la Guyane. 80
Parages entre l'équateur et le 32e degré de lat. S. 81
Côtes de l'empire du Brésil. 81
Parages entre le 32e et le 41e degré de lat. S. 81
Côtes des républiques de Monte-Video et de Buenos-Ayres. 81
Rio-de-la-Plata. 82
Bancs, vents, marées et courans. 83
Mouillages. 84
Profondeur du fleuve à l'entrée et au large. 85
Points de reconnaissance pour l'attérage. 85

Cap Sainte-Marie. 85
Ile de Lobos. Cap Saint-Antoine. 86
Navigation à l'entrée et dans le Rio-de-la-Plata. 86
Route pour aller à Monte Video. 86
Routes pour se rendre à Buenos-Ayres. 88
Passage entre le banc Chico et la terre. 88
Passage entre l'Ortiz et la côte septentrionale. 89
Passage entre le banc Chico et le banc d'Ortiz. 89
Route pour les îles de Hornos. 90
Parages de la Patagonie, des îles Malouines ou Falkland, et du cap Horn. 90
Parages près des côtes occidentales, compris entre le 8e et le 25e degré de lat. S. 91
Côtes occidentales de la Colombie, côtes du Pérou. 91
Parages compris entre le 25e et le 44e degré de lat. S. 91
Côtes du Chili. 91
Observations sur la côte de la Terre-de-Feu et du cap Horn. 92
Du cap Pilarès au cap Horn. 92
Nature de la côte. 92
Elévation au-dessus de la mer. 92
Roches balisées par le goémon. Le goémon, signe de danger. 92
Apparence de la côte. 92
Indices de mouillage. Rafales. 93
Meilleur mouillage. 93
Où se trouvent les mouillages. 93
Différence entre les collines de granit ou d'ardoises. 93
Sondes, brumes, temps, vents d'est. 93
Vents sud-ouest, pluie et vents régnans. 94
Temps ordinaire. 94
Courant. Côte sans danger. 94
Coups de vent du sud. 94
Vents du nord et beau temps. 95
Equinoxes. — Eté. — Automne. — Hiver. 95
Moment le plus favorable pour doubler le cap Horn. 95
Tonnerre, éclairs et rafales. 95
Entrée du détroit de Magellan. 95
Attérage au cap Pilarès. 95
Premier mouillage. — Cap Pilarès. — Apôtres et Juges. 96
Rade Dislocation. — Cap Deseado. — Cap Sunday. — Anse Saturday. 96
Mouillages. — Iles Landfall. 97
Cap Inman. — Baie de la latitude. 97
Baie d'Otwaey — Cap Schetkey. — Cap Tate. — Roches du Collége. 97
Iles Finchams. Baie des Brisans. Cap Gloucester. 98
Iles de Grafton. — Baie d'Easton. 98
Ile d'Ipswich. 98
Ile Leading. — Bassin de Laure. 98
Couches de goémon à travers la baie. 98
Autre mouillage. — Apparence des îles Hafton. — Ile Noire. 98
Roches dangereuses. 98
Dangers. — Iles d'Agnès. — Voie lactée. 99
Route du Beagle. — Rade de Fury. 99
Roches vis-à-vis le canal de Sainte-Barbe. 99
Anse du nord. — Rade de Torn. 99
Iles de Camden. — Rade de Townshend. — Aucun mouillage hors de la rade. — Bonne tenue. — Le Beagle y a affourché. 99
Côtes sous le vent de hautes terres. — Passage de Brecknock. 100
Cap Désolation. — Rade de Slewart. — Roches. 100
Passage de l'Adventure. — Anse de Doris. 100
Roches de Philippe. Baie de Cook. 100
Capstans-Rocks. — Anse de l'Adventure. 101
Rade de Mars. — Chaînes engagées dans les roches. 101
Anse de Dickersgill. — Marées. — Moment de la haute mer 101
Ildefonses. — Baie de Tréfusie. 102
Anse de l'Indian. — Partie de la côte non examinée. 102
Iles Diego-Ramirez. — Sondes. — Baie d'Orange. 102
Baie de Schapenham. — Fond. — Sans rafales. 103
Rade excellente. — Ile du Bât. 103
Courant et marée. — Iles Hermitte. 103
Canal du Beagle. 103
Cap Horn. — Cap Ouest. — Montagnes. 104
Courant près du faux cap. 104
Baie de Saint-Joachim. — Anse de Saint-Joachim. 104
Port Maxwell. 104
Cap Deccil. — Courant. — Rade de Goerce. 104
Ile Lemnox. 105
Sondes régulières. — Bas-Fonds. — Canal du Beagle. — Chaînes de montagnes. 105
Sarmiento. — Baie Daguirre. — Mont-Bell, ou la Cloche. 105
Sondes. — Détroit de Lemaire. — Cap du Bon-Succès. 105
Baie du Bon-Succès. — Rafales. — Broad — Road de Cook. 106
Anse de Maurice. — Cap Saint-Diego. 106
Cap Saint-Vincent. — Baie de Thétis. 106
Terre-de-Feu au-delà du cap Saint-Vincent. — Côte d'un succès facile. 106

Détroit de Lemaire. — Marées. 106
Ile des Etats. 107
Observations sur la navigation du golfe d'Arabie ou mer Rouge. 107
Variétés maritimes. 109
Renseignemens nautiques sur quelques localités indépendantes des indications générales. 109
Etat actuel des passes de l'embouchure de la Gironde. 109
1° Passe du nord. 110
2° Passe de Grave. 111
Observations sur la barre d'Oporto et sur l'entrée du Douro. 113
Ecueil dangereux dans le canal de Mozambique. 114
Port de Tampico au Mexique. 114
Ecueil Otter, mer des Indes. 115
Ecueil du cap des Palmes. 115
Rocher de l'Aigle. — Ecueil d'Ollabarats. 115

DEUXIÈME SECTION.

Phares, feux et points de reconnaissance des contrées maritimes du globe. 117
Phares et feux des côtes d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse. (Ordre de côtes.) 117
Phares et feux de Suède et de Norwége. (Ordre alphabétique.) 131
Phares de Russie. — Golfe de Finlande. *Id.* 138
Phares de Prusse. *Id.* 142
Phares de Danemarck. *Id.* 143
Phares d'Allemagne. — Mer du Nord. *Id.* 144
Phares de Hollande. *Id.* 144
Phares de Belgique. *Id.* 145
Phares de France. (Ordre de côtes.) 145
Phares d'Espagne. (Ordre alphab.) 154
Phares de Portugal. *Id.* 160
Phares d'Italie, côtes de Sardaigne, de Lucques et de Toscane, des Etats romains, des Deux-Siciles et du royaume Lombardo-Vénitien. (Ordre alphabétique.) 161
Phares d'Asie. (Ordre alphab.) 169
Phares de la Turquie d'Asie. *Id.* 170
Phares de la Nouvelle-Hollande. 171
Phares d'Afrique (ordre alphabétique). 172
Phares des Etats-Unis (ordre alphabétique). 172
Phares des colonies (ordre alphabétique). 177
Phares de la Nouvelle-Ecosse (ordre alphabétique). 178

TROISIÈME SECTION.

Stations entretenues par la France sur divers points des mers. 179
Tableau des navires français au-dessus de 100 tonneaux; leur espèce, leur tonnage, avec les noms des capitaines, des ports et des armateurs. 181

DEUXIÈME DIVISION. — PARTIE COMMERCIALE.

PREMIÈRE SECTION.

Tableau des caractères spécifiques des productions naturelles et artificielles qui entrent dans le domaine du commerce (par ordre alphabétique). 225

DEUXIÈME SECTION.

Statistique commerciale des contrées maritimes et des principaux ports du globe, ou mouvement du commerce de 1831 à 1833. 309
Europe. — Iles Britanniques. — § Ier. Angleterre. 309
Navigation et commerce du port de Londres. 312
Hull (commerce de navigation de). 313
Commerce du coton à Liverpool. 314
Note sur le commerce d'Écosse. 314
Commerce de l'Irlande avec l'étrang. 314
Norwége. 315
Suède. 316
Gothembourg. 317
Russie. 317
Commerce de la Russie avec la France en 1831. 318
Commerce de Russie en Égypte. 318
Navigation du port de St.-Pétersbourg en 1832. 318
Saint-Pétersbourg. — Mouvement commercial en 1832. 319
Navigation du port de Saint-Pétersbourg en 1833. 319
Mouvement du commerce maritime du port de Saint-Pétersbourg pendant 1833. 319

Commerce maritime de Riga en 1833. 320
Navig. du port de Cronstad en 1832. 320
Navig. du port de Cronstad en 1833. 321
Archangel. 321
Odessa. 322
Commerce d'Odessa et de Kertsch avec la France. 322
Mouvement du commerce d'Odessa pendant les huit premiers mois de 1833. 322
Taganroc. 323
Prusse. 323
Prusse en général. 324
Commerce et industrie de 1829 à 1831. 324
Mouvement du commerce maritime du port de Stettin en 1833. 325
Swinemunde. 325
Pillau. 326
Dantzig. 326
Kœnigsberg. 327
Danemarck. — Commerce maritime du Danemarck en 1833. 328
Importations en France en 1833. 328
Exportations du Danemarck en Fra. 328
Copenhague. 329
Allemagne. — Villes anséatiques. 329
Hambourg. 329
Importations et exportations. 330
Importations de France. 331
Exportations pour la France. 331
Mouvement de la navigation de Hambourg en 1833. 331
Brême. 331
Lubeck. 332
Mouvement de la navigation du port de Lubeck en 1833. 332
Hollande. 333
Navigation en 1832. 333
Amsterdam. 334
Botterdam. 335
Belgique. — Commerce maritime en 1832. 336
Navigation et commerce maritime en 1832. 337
France. — Premier tableau du commerce maritime en 1832. 338
Deuxième tableau. 342
Navires français et étrangers entrés dans les divers ports de France, venant de l'étranger, pendant 1833. 345
Navires français expédiés des divers ports de France pour l'étranger, pendant 1833. 346
Marchandises diverses importées en France, pendant l'année 1833, avec comparaison de 1832 à 1827. 348
Commerce de Paris. 350
Administration des douanes. 351
Résultat des opérations de la banque de France. 352
Nantes. 352
Espagne. 353
Mouvement commercial de Saint-Sébastien en 1832. 354
Mouvement commercial de Bilbao en 1832. 355
Navigation et commerce de Cadix en 1832. 355
Mouvement commercial de Carthagène en 1832. 357
Mouvement commercial de Maloga en 1832. 357
Commerce de Valence avec la France. 358
Portugal. — Commerce maritime du Portugal et de Lisbonne. 360
Italie. — Sardaigne. — Mouvement commercial de la Sardaigne en 1832. 361
Mouvement commercial de l'île de Sardaigne en 1832. 362
Commerce maritime de Nice. 363
Duché de Toscane. — Mouvement commercial de Livourne en 1832. 364
Royaume Lombardo-Vénitien. — Venise. Mouvement com. en 1832. 365
États-Romains. — Commerce maritime en 1832. 366
Commerce d'Ancône en 1832. 367
Royaume des Deux-Siciles. — Commerce maritime de Naples en 1831. 368
Sicile. 370
Malte. — Mouvement commercial en 1832. 370
Empire d'Autriche. — Mouvement de Trieste en 1832. 371
Turquie. — Commerce maritime avec la France. 373
— d'Europe. Mouvement commercial de Constantinople en 1832. 374
— d'Asie. Mouvement commercial de Salonique en 1832. 374
Smyrne. 381
Archipel turc. — Ile de Chypre. 375
Grèce. — Commerce et navigation. 377
Commerce avec la France. 378
Iles Ioniennes. — Mouvement commercial de Corfou en 1831. Céphalonie-Zante. 381
Chine. — Commerce des Européens avec la Chine. 382
Iles Philippines. — Manille. 386
Iles Sandwich. — Commerce et navigation de la mer du Sud ou Océan Pacifique. 387
Afrique. — Commerce de Maroc. 388
Mouvement de la navigation du port d'Alger en 1832. 389
— du commerce maritime du port d'Alger pendant 1832. 389
Commerce d'Alger avec la France. 390
Système monétaire d'Alger. 391
Tableau comparatif des poids et mesures d'Alger avec les poids et mesures de France. 392

ETATS BARBARESQUES. — Tunis. 392
EGYPTE. 393
Mouvement commercial d'Alexandrie en 1831. 394
Alexandrette. 395
Sainte-Hélène. 395
AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE. — Etats-Unis. 396
Nouvelle-Orléans. 397
AMÉRIQUE DU NORD. — Mexique. 398
Mouvement commercial de Tampico de Taumalipas en 1832. 398
Acapulco. 399
AMÉRIQUE CENTRALE. — Guatimala. — Conchagua. 400
Port du Sonsonate. 400
Golfe d'Honduras. 400
AMÉRIQUE DU SUD. — Sainte-Marthe. 401
Grandes-Antilles. Cuba. 401
Navigation de Santiago de Cuba en 1832. 403
INDES OCCIDENTALES.
Statistique des Indes occidentales anglaises. 406
Haïti. 406
Le Cap. 408
AMÉRIQUE DU SUD. — Commerce maritime de la Colombie en 1832. 409
Bogota. 410
TABLEAU des produits du sol et de l'industrie de la France qui paraissent le mieux aux marchés de la Nouvelle-Grenade, et leur prix à bord. 411
AMÉRIQUE MÉRIDIONALE. — Brésil.
Ressources commerciales de la province de Rio-Grande de San-Pedro. 414
Mouvement commercial de Rio-Janeiro en 1832. 414
Navigation de Bahia en 1832. 416
Mouvement commercial de Saint-Louis de Maragnan en 1832. 416
Ile Sainte-Catherine. 416
Amérique du Sud. — Uruguay.
Mouvement commercial du port de Montévidéo. 417
Rio de la Plata.—Mouvement commercial de Buenos-Ayres en 1832. 419
PÉROU. — Etablissement de la douane à Callao. 419
Modification du tarif. 420
Mouvement de la navigat. en 1832. 420
CHILI. — Commerce de la France avec le Chili. 422

TROISIÈME SECTION.

CHANGES, usances et monnaies de compte des diverses places du monde. 1er tableau. 423
2e tableau (usances, changes, etc.), et places de commerce par ordre alphabétique. 435
3e tableau. — Poids de commerce. 445

QUATRIÈME SECTION.

PRIMES A L'EXPORTATION. 441 *bis*.
Soufre sublimé ou épuré à Mars. 441 *bis*.
Acides nitrique et sulfurique. — Meubles neufs en acajou. 441 *bis*.
Savons. 441 *bis*.
Métaux, peaux et chap. de paille. 441 *bis*.
Tissus de laine. 442 *bis*.
Tissus de coton. 443 *bis*.
Sucres. 443 *bis*.
Primes. 443 *bis*.
Administration des douanes. — Circulaire du 28 avril 1833. 444 *bis*.
Transmissions de la loi du 26 avril. 444 *bis*.
Tableau des sommes à rembourser à titre de primes, à la sortie des sucres raffinés, d'après les droits d'entrée établis par la loi du 26 avril 1833, sur les sucres bruts autres que les blancs, importées des pays hors d'Europe, par navires français, et les proportions du rendement déterminées par cette même loi. 448 *bis*.

CINQUIÈME SECTION.

TRANSIT ET ENTREPÔTS. 449
Loi du 9 février 1832, sur le transit et les entrepôts. 450
Dispositions communes aux marchandises non prohibées et autres. 452
Dispositions générales relatives à tous les entrepôts. 454
Dispositions spéciales à quelques entrepôts. 454
Circulaire du 13 février 1832, transmissive de la loi du 9 sur le transit et les entrepôts. 456
Ordonnance du roi, du 11 février 1832, relative à l'exécution de l'article 11 de la loi du 9 février 1832.
Marchandises de transit qui devront être accompagnées d'échantillons. 466

Entrepôts de l'intérieur, d'après la loi du 27 février 1832. 466
Liste des bureaux de douane où les diverses marchandises doivent être présentées pour l'acquittement des droits, l'entrepôt, le transit, les primes, etc. 467

SIXIÈME SECTION.

Consulats. 469
Ordonnance du 21 août 1833, relative au classement des consulats. 469
Ordonnance du 23 octobre 1833, sur l'intervention des consuls relativement aux actes de l'état civil des Français en pays étrangers. 470
Ordonnance dt 24 octobre 1833, sur les dépôts faits dans les chancelleries consulaires. 471
Ordonnance du 25 octobre 1833, sur les attributions des consuls relativement aux passeports, légalisations et significations judiciaires. 472
Ordonnance du 26 octobre 1833, sur les fonctions des vice-consuls et agens consulaires. 473
Ordonnance du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale. 474
Consuls-généraux et consuls de France dans les villes et ports des nations étrangères. 485
Consuls-généraux, consuls et vice-consuls des puissances étrangères en France. 488

SEPTIÈME SECTION.

Pêches en général. 491
Indication des lieux les plus favorables à la pêche. 491
Baie de Saldague et ville du Cap. 493
Iles Tristan d'Hacuna. 494
Bâtimens baleiniers de France en 1833. 496
Récapitulation des armemens faits en France en 1832 pour la pêche de la baleine. 497
Tableau comparatif des retours de la pêche de la morue, effectués chaque année, de 1823 à 1832. 498
Tableau comparatif des exportations de morues, effectuées chaque année, de 1823 à 1832. 499
Etat actuel de la pêche de la baleine en Angleterre. 500
Produit de la pêche de la baleine aux Etats-Unis. 501
Loi du 22 avril 1832, sur la pêche de la morue. 501
Loi relative à la pêche de la baleine. 503
Ordonnance du 21 avril 1833, qui ouvre sur l'exercice 1832 un crédit supplémentaire destiné au paiement des primes accordées pour la pêche de la morue et de la baleine. 504
Ordonnance du 26 avril 1833, relative aux primes de la pêche de la morue. 504
Exportations direct. des lieux de pêc. 505
Exportations de France. 506
Débarquement des morues dans les colonies françaises. 506
Expéditions par terre en Espagne. 507
Rogues. 507
Liquidation des primes. 507
Expéditions directes des lieux de pêche. 507
Expéditions de France. 508
Ordonnance du 26 avril 1833, relative aux primes pour la pêche de la baleine. 508
Liquidation des primes. — Primes de départ. — De retour. 510

HUITIÈME SECTION.

Assurances maritimes. 511
Traité des assurances maritimes. 511
Contrat d'assurance, sa forme et son objet. 511
Obligations de l'assureur et de l'assuré. 513
Formalités à observer pour le délaissement dans le cas de sinistre. 514
Forme du contrat d'assurances. 516
Courtiers. — Notaires. — Assurances. 516
Formules imprimées. — Observations sur la prime. 517
Assurances pour compte d'ami ou par soumission. 517
De l'assureur pour compte d'autrui. 518
Dixième de la valeur assurée. 518
Valeur des effets qu'on fait assurer. 518
Destination de la chose assurée. 519
Définition et nature du contrat à la grosse, de sa légalité. 520
Lloyd-Français à Paris. 522
Assureurs du Lloyd-Français. 522
Assureurs particuliers. 523
Compagnies d'assurances générales. 523

Cercle commercial d'assurances maritimes. 523
Chambre d'assurances maritimes. 523
Agences de compagnies belges. 523
Compagnie d'assurance. 523
Avis aux compagnies d'assurances pour les risques de la mer Noire à Constantinople. 523
Nouvelle compagnie d'assurance à Taganrog. 524

NEUVIÈME SECTION.

Jaugeage des navires pour la France et l'Angleterre. 525
Modèle de calcul à faire pour opérer le jaugeage des bâtimens. 526
Acte relatif au jaugeage (tonnage) des vaisseaux anglais. 529

DIXIÈME SECTION.

Droits, tares et usages des ports, et droits de navigation. I
Bordeaux. Droits, tares et usages du port. I
Tarif général des pilotages de la Gironde et de la Garonne. — Navires français. — Navires étrangers. I
Mouvement de la rade. II
Tarif pour le tonnage et le prix de l'arrimage. II
Tarif concernant les interprètes des langues étrangères. VI
Tarif (nouveau) de roulage, et pesage des marchandises. VII
Entrepôt réel. — Tarif des droits de magasinage. VIII
Tarif pour l'entrée, pesage, encarrassage et livraison des marchandises. XI
Frais relatifs aux tabacs en feuilles. XIV
Frais divers. — Extraordinaires. XV
Havre (le). Droits, tares et usages du port. XVI
Tarif des droits de bassin à flot. — D'avant port. XVII
Courtiers de navires, de change, de marchandises, d'assurances. XVIII
Règles générales pour la vente et la livraison des marchandises. XIX
Octroi. — Lestage et délestage. — Bois de marque. XXII
Compagnie des apparaux. XXIII
Magasin public. (Mag. Delaroche.) XXIII
Arrimage, et taxes sur les boissons. XXIV
Entrepôt réel. Droits de magasinage. XXV
Société des brouettiers du grand corps. XXVI
Société des bremens. XXVI
Marseille. Droits, tares et usages du port. XXVII
Tarif des tares. XXXII
Tarifs des peseurs de commerce. XXXVI
Bureaux des droits de pesage des comestibles. XXXVII
Bureaux des peseurs publics des comestibles. XXXVII
Tarif des droits de jaugeage. XXXVII
Bureaux. (Emplacement. — Ouverture.) XXXVII
Tarif des droits de mesurage. XXXVIII
Bureaux des mesureurs publics. XXXVIII
Nantes. Droits, tares et usages du port. (Marchandises coloniales.) XXXVIII
Marchandises diverses. XL
Tarif des prix de décharge des navires, bateaux et alléges. XLI
Tarif des charrois. XLIII
Tarif du prix du magasinage. XLIII
Entrepôt réel. — Tarif des prix à payer aux portefaix. XLIV
Tarif du tonneau des marchandises chargées par mer. XLV
Belgique. — Anvers. Droits, tares et usages du port. LII
Tarif des droits de magasinage. LII

ONZIÈME SECTION.

Ordonnance royale du 5 février 1826, pour les îles de la Martinique et de la Guadeloupe. LIV
Guadeloupe. Patentes. LVII
Douanes. LVII
Droits de sortie sur le commerce français. LVIII
Droits de patentes. LX
Droits de douanes. (Importation. — Commerce français.) LX
Commerce étranger. LX
Exportation. (Commerce français.) LXI
Droits dits de ports. LXIII
Ile Saint-Martin. Contributions indirectes. LXIV
Impositions municipales. LXV
Martinique. Droits sur les denrées coloniales, prélevés à leur sortie. LXVII
Droits de patente. LXVII
Droits de douane. — Importations. (Commerce français.) LXVII
Id. (Commerce étranger.) LXVII
Exportation. (Commerce français.) LXVIII
Exportation. (Comm. étranger.) LXVIII

Droit de navigation, de port et autres, en 1833. LXIX
GUYANE FRANÇAISE. Patentes. LXX
Douane. (Droits d'entrée.) LXX
Douane. (Droit de sortie.) LXXI
Tarif des droits. — Douane. — Importation. (Commerce français.) LXXII
Commerce étranger. LXXIII
Exportation. (Commerce français.) LXXIII
Exportation. (Comm. étranger.) LXXIII
Droits de navigation. — Francisation. LXXIII
Droits de pilotage à l'entrée, en rade et à la sortie. LXXIII
BOURBON (île). TXXV
Tarif général des droits et taxes pour l'année 1833. LXXV
Patentes. — Douanes. — Droits d'entrée et de sortie. LXXV
Tarif particulier à Madagascar, Mascate, Maurice et l'Inde. LXXVI
Tarif des droits de navigation à l'île Bourbon. LXXVIII
ALGER. LXXIX
Droits d'ancrage pour les navires français ou étrangers. LXXIX
Droits pour la pêche du corail. LXXX
SÉNÉGAL. LXXX
Extrait d'une circulaire du directeur-général des douanes, relative au commerce avec le Sénégal. LXXX
Entrepôt de Gorée. LXXXIV
Tarif des droits du Sund. Instruc. LXXXV
Taxe du pilotage pour les deux saisons. LXXXIX
Tarif des droits du Sund. LXXXXI
Observations particulières sur les poids, mesures et quantités employés dans ce tarif, et leur comparaison avec ceux des autres pays. CII
Taxe sur les marchandises dont le poids brut est seulement déclaré dans les papiers. CII
Poids et mesures en général. CIII
Mesure du sel en particulier. CV
Règles particulières aux lasts grains, tels que le froment, seigle, orge, malt et avoine. CVI
Monnaies pour les paiemens des droits du Sund. CVII
Des nations privilégiées. CVII

DOUZIÈME SECTION.

Tarifs des douanes. — Angleterre. CVIII
Résumé de l'acte de navigation. CVIII
Importations de l'Europe. CIX
Importations de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique. CIX
Tableau des droits à percevoir sur les marchandises importées. CX
Tableau des droits à percevoir sur les marchandises exportées. CXXXX
Marchandises prohibées à l'entrée. CXXXXI
Idem à la sortie. CXXXXIII
Marchandises dont la sortie peut être prohibée par proclamation ou par ordre du conseil. CXXXXIV
Droits à percevoir sur les marchandises exportées. CXXXXIV
Prohibitions relatives. CXXXXV
Déclarations. — Contrebande. CXXXXV
Entrepôt. CXXXXVI
ETATS-UNIS. CXXXXVII
Tableau des droits d'entrée. CXXXXVIII
Marchandises exemptes de droits à l'entrée. CLVIII
Dispositions réglementaires. CLIX
Tarifs et réglemens commerciaux des Etats-Unis. CLXI
Circ. et décis. de la Trésorerie. CLXII
Interprétations du tarif. CLXIV
Marchandises payant des droits à l'entrée. CLXIV
Marchandises exemptes de droit à l'entrée. CLXVI
PAYS-BAS. CLXVI
Tableau des droits à percevoir sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et au transit. CLXVI
BELGIQUE. — Tarifs des douanes. CLXXVIII
FRANCE. — Modifications introduites jusqu'au 1er mars 1834. CLXXXVII
Loi du 15 avril 1832, relative aux céréales. CCX
Bureaux des douanes pour l'introduction par mer des denrées coloniales de premier ordre. CCXII
Marchandises prohibées à l'entrée. CCXIII
Réduction des droits d'entrée accordée sur les marchandises avariées. CCXIV
Droit de tonnage. CCXVI
Plombage. CCXVII
Droit de magasin des douanes. CCXVIII
SUPPLÉMENT. — Tarifs des entrepôts de Paris. CCXIX

IMPRIMERIE DE G.-A. DENTU,
Rue d'Erfurth, 1 *bis*.

HF
1010
M3
1835
t.2

Maiseau, Raymond Balthazar
Repertoire universel du
commerce et de la navigation

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY